LAPORAN AKHIR

PENINGKATAN KAPASITAS MASYARAKAT MADANI UNTUK MENDUKUNG KEBIJAKAN DAN PROGRAM TRANSPORTASI YANG BERPIHAK PADA RAKYAT MISKIN DI NEGARA-NEGARA BERKEMBANG

NOVEMBER 2003

International Forum for Rural Transport and Development

Indonesian Forum Group for Rural Transport and Development

Pusat Studi Transportasi dan Logistik (PUSTRAL) Universitas Gadjah Mada Yogyakarta

PENGANTAR

Simpul jaringan Indonesia NFG dalam IFRTD telah menyelesaikan serangkaian kegiatan dalam upayanya untuk memperkuat masyarakat madani untuk mendorong berkembangnya kebijakan transportasi yang berpihak pada orang miskin. Dalam laporan ini dipaparkan serangkaian proses dan hasil atau kesepakan yang dicapai dalam rangka memperkuat masyarakat madani mendorong berkembangnya kebijakan transportasi yang berpihak pada kalangan miskin.

Fase pertama dari proyek berjangka tiga tahun ini telah selesai dilakukan dan rencana aksi untuk satu tahun ke depan juga sudah ditetapkan. Dalam fase ini dilakukan kajian terhadap kebijakan pemerintah pusat dan sejumlah pemerintah lokal. Kajian kebijakan dilakukan dengan cara studi meja, FGD dan wawancara dengan berbagai pihak yang berhubungan dengan masalah transportasi.

Studi meja dilakukan dengan mengkaji dokumen resmi dari pemerintah yaitu Dokumen Interim PRSP, Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam PROPENAS Tahun 2000–2004, Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam REPETA (Rencana Pembangunan Tahunan) 2004, Rencana Program Pembangunan Kawasan Perbatasan Bidang Prasarana Wilayah Propinsi Kalimantan Barat, Rencana Strategis Pembangunan Daerah Propinsi Kalimantan Barat Tahun 2003–2005, Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi, Kalimantan Barat, Rencana Umum Sistem Jaringan Transportasi Propinsi Kalimantan Barat dan Draft Infrastruktur Indonesia, Sebelum, Selama dan Sesudah Krisis, Deputi Bidang Sarana dan Prasarana BAPPENAS.

Sedangkan FGD dilakukan dengan mengundang perwakilan pejabat eselon I Pemerintah dari DPR RI, BAPPENAS, Departemen Keuangan dan Departeman Perhubungan. FGD juga dilakukan dengan beberapa Ornop di Jakarta yaitu INFORTRANS, FAKTA dan YLKI.

Wawancara langsung juga dilakukan di Pontianak, Kalimantan Barat kepada beberapa narasumber yaitu Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah, Dinas Perhubungan, BAPPEDA, DPRD serta Komite Pengentasan Kemiskinan Daerah.

Suatu lokakarya juga telah diselenggarakan di Makassar dengan melibatkan komunitas akademik dari berbagai universitas dan asosiasi di Indonesia yang menekuni bidang transportasi.

Dengan disusunnya rencana aksi sebagai hasil dari rangkaian kegiatan diatas, sekretariat Indonesia NFG mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu pelaksanaan kegiatan dan pembuatan laporan ini. Kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dari semua pihak demi sempurnanya laporan ini.

PUSTRAL UGM

DAFTAR ISI

Kata Pengantar ii
Daftar Isi iii
Daftar Tabel iv
Daftar Gambar v
Daftar Istilah vi
RINGKASAN viii
1. PENDAHULUAN: RELEVANSI 1
2. KAJIAN KEBIJAKAN DI SEKTOR TRANSPORTASI 2
2.1. Kebijakan Nasional 2
2.2. Profil dan Dinamika Kebijakan Transportasi di Tingkat Lokal 5
A. Profil Transportasi di DKI Jakarta 5
B. Isu Transportasi Perkotaan di DKI Jakarta 7
C. Profil Transportasi di Kalimantan Barat 8
D. Masalah, Tantangan Serta Hambatan pada Sektor Transportasi di Kalimantan Barat 10
3. KEBERPIHAKAN PADA ORANG MISKIN 13
4. URGENSI PENINGKATAN KAPASITAS MASYARAKAT MADANI 16
5. PENYUSUNAN RENCANA AKSI 18
6. RUANG LINGKUP DAN STRATEGI PENCAPAIAN 21
6.1. Strategi Pencapaian 22
7. RENCANA KERJA 26
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN
1. Transportasi di Indonesia – dari Draft Infrastruktur Indonesia, Sebelum Selama dan Sesudah Krisis (Deputi Bidang Sarana dan Prasarana BAPPENAS – Oktober 2002)
2. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi, PROPENAS Tahun 2000 – 2004
3. Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi, REPETA (Rencana Pembangunan Tahunan) Tahun 2004
4. Deklarasi Makassar Bagi Upaya Penanggulangan Kemiskinan Melalui Kebijakan dan Program Transportasi

DAFTAR TABEL

Tabel 1 Rencana Kerja Indonesian Working Group for Pro-Poor Transport 2003 - 2004 28

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Peta DKI Jakarta 6
Gambar 2 Peta Kalimantan Barat 9
Gambar 3 Lokakarya NFG di Makassar 19
Gambar 4 Lokakarya NFG di Makassar 20

DAFTAR ISTILAH

ADB	:	Asian Development Bank
APBD	:	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
BAPPEDA	:	Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah
BAPPENAS	:	Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional
BUMN	:	Badan Usaha Milik Negara
DKI Jakarta	:	Daerah Khusus Ibukota Jakarta
DPR RI	:	Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia
DPRD	:	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
FAKTA	:	Forum Angkutan Jakarta
FGD	:	Focus Group Discussion, Diskusi kelompok terfokus
FSTPT	:	Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi
IBRD	:	International Bank For Reconstruction And Development
IFGRTD	:	Indonesian Forum Group for Rural Transport and Development
IFRTD	:	International Forum for Rural Transport and Development
INFORTRANS	:	Forum LSM Indonesia untuk Transportasi yang Berkelanjutan
JABODETABEK	:	Jakarta – Bogor – Depok – Tangerang - Bekasi
JICA	:	Japan International Cooperation Agency
LSM	:	Lembaga Swadaya Masyarakat
MTI	:	Masyarakat Transportasi Indonesia
NFG		National Forum Group
Ornop	:	Organisasi Non Pemerintah
PLB	:	Pos Lintas Batas
PP	:	Peraturan Pemerintah
PROPENAS	:	Program Pembangunan Nasional
PRSP	:	Program Strategi Penanggulangan Kemiskinan
PUSTRAL	:	Pusat Studi Transportasi dan Logistik

Rakorbang	:	Rapat Koordinasi Pembangunan
REPETA	:	Rencana Pembangunan Tahunan
RTRWP	:	Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi
UGM	:	Universitas Gadjah Mada
YLKI	:	Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia

RINGKASAN

Jejaring IFRTD telah memulai program selama 3 (tiga) tahun sejak Oktober 2002 untuk secara sistematis mengembangkan kapasitas NFG dan pelaku-pelaku masyarakat madanilain untuk bisa lebih efektif dalam mempengaruhi kebijakan dan program transportasi di negara mereka, dari sudut pandang penanggulangan kemiskinan. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk meningkatkan kapasitas dari sektor transport untuk menyumbang demi kesinambungan penanggulangan kemiskinan.

Dalam kerjasamanya dengan IFRTD, NFG Indonesia telah membentuk suatu tim untuk melaksanakan kegiatan diatas berjudul : *Enhancing the Capacity of Civil Society to Support Pro-Poor Transport Policies and Programmes in Developing Countries* atau Meningkatkan Kapasitas Masyarakat Madani untuk Mendukung Program dan Kebijakan Transportasi yang Berpihak pada Rakyat Miskin di Negara Berkembang.

Fase pertama dari proyek ini adalah melakukan tiga kegiatan yaitu mengkaji kebijakan transportasi di Indonesia secara umum dan kebijakan pembangunan nasional Indonesia dalam kaitannya dengan peran mobilitas dan akses serta mengadakan pertemuan NFG untuk merumuskan rencana aksi.

Pelaksanaan dua aktivitas pertama sebagai masukan bagi NFG untuk dapat memberikan alasan-alasan yang kuat tentang pentingnya dan bentuk dari “intervensi” dalam rangka meningkatkan kapasitas masyarakat madani dalam memperkenalkan program dan kebijakan transportasi yang berpihak pada rakyat miskin di Indonesia. Pertemuan akan diprakarsai oleh NFG dalam rangka memformulasikan rencana aksi untuk mencapai tujuan di atas.

Dari kajian beberapa dokumen resmi pemerintah tentang kebijakan transportasi di Indonesia bisa dikatakan bahwa pada tingkat nasional sebetulnya telah tersedia pemikiran kebijakan yang berpihak pada orang miskin (dan penanggulangan kemiskinan), hanya saja pemikiran tersebut harus dikawal pertumbuhannya agar jelas dalam implementasinya.

Dari FGD yang diikuti oleh pejabat eselon I dari berbagai instansi yang menangani persoalan transportasi teridentifikasi bahwa, pada tingkat nasional tidak ada kejelasan platform kebijakan yang memperlihatkan keberpihakan kepada orang miskin atau penanggulangan kemiskinan melalui sektor transportasi, sehingga misi yang dibawa dari gagasan di atas belum sepenuhnya dielaborasi oleh Pemerintah sebagai regulator di bidang transportasi.

Dari hasil diskusi dengan unsur Ornop, sejumlah temuan muncul berkaitan dengan masalah, tantangan dan hambatan yang dihadapi di sektor transportasi khususnya di Jakarta. Beberapa hal yang bisa disimpulkan dari hasil diskusi tersebut adalah pelayanan dalam jasa transportasi masih tidak memadai dan kemacetan lalu lintas yang berimplikasi pada jalur trayek yang tidak konsisten telah meningkatkan biaya transportasi bagi konsumen. Hal lain yang terungkap adalah masing – masing dinas di

pemerintahan belum memiliki koordinasi yang solid sehingga kerap terjadi kebijakan dari satu dinas menimbulkan masalah bagi sektor lain. Sedangkan advokasi yang dilakukan kalangan Ornop untuk merumuskan kebijakan transportasi kerap terhambat di tingkat Pemerintah Daerah.

Sedangkan di Kalimantan Barat, satu titik permasalahan dalam studi ini adalah masalah tingginya biaya yang harus disediakan untuk penyediaan sarana maupun prasarana transportasi di wilayah ini.

Identifikasi masalah, tantangan serta hambatan dan kebijakan strategis yang dipikirkan ke depan di Kalimantan Barat menjadi satu hal yang menarik untuk ditelaah lebih jauh. Jika kita menengok kepada kebijakan strategis yang dipikirkan oleh BAPPENAS dan RTRWP Kalimantan Barat Tahun 2002, secara singkat terlihat bahwa pemikiran pengembangan transportasi di Kalimantan Barat berjalan ke arah yang berbeda. BAPPENAS lebih memfokuskan pada perkembangan angkutan sungai sedangkan RTRWP Kalimantan Barat akan lebih mengembangkan jaringan jalur kereta api. Prioritas dalam pengembangan wilayah yang bertumpu pada kondisi lokal, yaitu banyaknya ruas sungai yang membagi wilayah Kalimantan belum terlihat.

Untuk menyusun rencana aksi kegiatan penelitian di tahun mendatang, diselenggarakan Lokakarya NFG yang diadakan di Makassar, Sulawesi Selatan pada tanggal 2-3 September 2003. Dari lokakarya tersebut berhasil diidentifikasi persoalan yang terkait dengan sektor transportasi di Indonesia yaitu tolok ukur kemiskinan dan pelibatan sektor swasta, prioritas pengembangan, kebijakan transportasi, dan otonomi daerah.

Salah satu yang diputuskan pada saat lokakarya adalah pencetusan Deklarasi Makasar bagi Upaya Penanggulangan Kemiskinan melalui Kebijakan dan Program Transportasi, dengan membentuk "**Indonesian Working Group for Pro Poor Transportation**" dengan visi "memberdayakan sistem transportasi yang menunjang upaya penanggulangan kemiskinan". Visi tersebut akan dicapai dengan melakukan advokasi, memberikan pelaporan (*advisory*) dan asistensi kepada pihak penentu kebijakan yang berkaitan dengan transportasi yang berpihak pada masyarakat miskin.

Untuk merumuskan kebijakan diperlukan langkah-langkah strategis yaitu dengan merumuskan kriteria dan bentuk keberpihakan pada orang miskin, penggalangan kemampuan/kekuatan dalam jajaran masyarakat madani sendiri, pengembangan dan optimalisasi akses dalam proses kebijakan yang sudah ada dan menjaga kesinambungan upaya untuk merumuskan kebijakan transportasi.

Berdasarkan eksplorasi serta identifikasi masalah, tantangan serta hambatan yang telah dilakukan maka telah didiskusikan pula sejumlah rencana aksi. Ada 2 (dua) hal pokok yang berhasil dirumuskan dalam proses tersebut, yaitu :

a. Prioritas pengembangan sektor transportasi

   - Dengan lebih memberi penekanan pada masyarakat marginal di wilayah perkotaan (*urban*).

- Terkait dengan keselamatan, kenyamanan serta keamanan maka dibutuhkan pemberdayaan lembaga sebagai media justifikasi teknis moda transportasi yang akan dikembangkan.
- Mendorong mekanisme subsidi silang dalam sektor angkutan umum serta pelayanan terhadap orang cacat dan orang miskin.
- Mendesak keterlibatan (partisipasi) masyarakat lokal, antara lain dalam bentuk penerapan padat karya dengan memasukkan pendekatan tersebut dalam APBD.
- Memperkuat peran Perguruan Tinggi untuk transfer ilmu pengetahuan dan teknologi, antara lain dengan menyusun kurikulum pendidikan lokal sektor transportasi.
- Mendesak isu transport Kawasan Timur Indonesia sebagai isu sentral di tingkat Kementrian Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia serta mendesak pelibatan sektor bisnis di kawasan tersebut untuk mendukung transportasi yang berpihak pada rakyat miskin.
- Mendorong terbentuknya kebijakan tunggal di sektor transportasi, untuk mewujudkan sistem transport yang terpadu, yang mengakomodasi persoalan-persoalan yang dihadapi dalam sektor trasnportasi perkotaan maupun perdesaan.

b. Pengembangan jaringan masyarakat madani

- Membentuk jejaring di tingkat lokal, regional, nasional dan internasional sebagai salah satu cara untuk penjaringan aspirasi.
- Pelembagaan jaringan antara masyarakat madani dan birokrasi/penentu kebijakan di sektor transportasi.
- Mendorong riset-riset transportasi lokal dengan isu sentral “ Transportasi menuju Keadilan “ serta berbagi informasi melalui jaringan yang terbentuk.

PENINGKATAN KAPASITAS MASYARAKAT MADANI UNTUK MENDUKUNG KEBIJAKAN DAN PROGRAM TRANSPORTASI YANG BERPIHAK PADA RAKYAT MISKIN DI NEGARA-NEGARA BERKEMBANG:

Rencana Kerja Indonesia NFG

1. PENDAHULUAN: RELEVANSI

Di dalam benak para pejabat perumus kebijakan publik, pelayanan dan pengaturan transportasi yang dilakukan oleh pemerintah pada dasarnya dilakukan untuk semua warga negara. Jasa dan sarana transportasi bisa dimanfaatkan oleh siapa saja. Oleh karenanya, sektor transportasi tidak mengemban misi khusus, yakni menanggulangi persoalan kemiskinan yang hanya dihadapi oleh sebagian warga negara. Sehubungan dengan hal tersebut, ada beberapa pertanyaan yang perlu diajukan.

Pertama, apakah asumsi bahwa kebijakan dan pelayanan transportasi bersifat imparsial sehingga tidak menyembunyikan diskriminasi terhadap orang miskin? Apakah pelayanan transportasi yang diregulasi dan sebagian diselenggarakan oleh pemerintah bisa di akses oleh semua orang? Dari kajian-kajian yang dilakukan, terlihat bahwa sarana dan prasarana transportasi ternyata lebih banyak dimanfaatkan oleh kelompok kaya.[1] Dibalik fenomena ini tersembunyi kenyataan yang mengejutkan, bahwa orang miskin ternyata secara struktural tereksklusi dari pelayanan publik yang tersedia, dan oleh karenanya justru tetap terkungkung oleh kemiskinannya. Temuan tersebut di atas menggugah kita untuk memikirkan pengelolaan kebijakan dan pelayanan transportasi yang lebih berpihak pada orang miskin, atau kontributif bagi penanggulangan kemiskinan. Mengingat adanya kecendungan yang sangat kuat bahwa para pejabat perumus kebijakan tidak menaruh perhatian bagi pengembangan transportasi yang berpihak pada orang miskin maka ada keperluan untuk memperjuangkan kebijakan oleh kekuatan-kekuatan eksternal pemerintah.

Kedua, siapakah (fihak manakah) yang kiranya punya potensi melakukan hal yang sifatnya korektif itu? Pihak-pihak yang selama ini memperlihatkan kesediaan dan kemampuan untuk melakukan advokasi kebijakan biasanya berkiprah dalam jaringan masyarakat madani. Mereka biasanya bersedia melakukan advokasi bagi ada dan berjalanya kebijakan transportasi yang berpihak pada orang miskin. Jelasnya, eksponen

[1] Misalnya, kajian yang dilakukan oleh John Howe; *Transport for the Poor or Poor Transport: A General Review of Rural Transport Policy in Developing Countries with Emphasis on Low-income Areas*, International Labour Office, Geneva.

yang diharapkan bisa mempeloporinya adalah eksponen yang tergabung dalam jaringan masyarakat madani.

Ketiga, bagaimana caranya agar kebijakan dan penyelenggaraan pelayanan transportasi kondusif bagi penanggulangan kemiskinan? Untuk kepentingan advokasi ini, diperlukan informasi yang memadai tentang dua hal, yakni:

1. Rumusan kebijakan-kebijakan pemerintah yang kondusif. Sekiranya dari rumusan kebijakan yang ada terbuka celah-celah pengembangan kebijakan transportasi pro-orang miskin, maka advokasi kebijakan yang dimaksudkan tetap saja bisa mengacu pada pernyataan makro yang dibuat.
2. Karakteristik proses perumusannya dan peluang-peluang untuk mempengaruhi kebijakan-kebijakan tersebut. Apakah perumusan kebijakan yang dilakukan bersifat partisipatif, apakah masyarakat miskin memiliki akses terhadap perumusan kebijakan transportasi untuk mereka sendiri?

Atas dasar jawaban terhadap kedua pertanyaan tersebut di atas, eksponen masyarakat madani yang ada perlu menggalang serangkaian langkah yang terpadu dan terkonsolidasi Dalam rangka itulah, makalah kajian kebijakan transportasi ini ditulis. Berikut ini adalah hasil kajian kebijakan yang telah dilakukan.

2. KAJIAN KEBIJAKAN DI SEKTOR TRANSPORTASI

Sebagaimana telah disebutkan, kajian kebijakan dilakukan pada tingkat nasional maupun pada tingkat lokal, meskipun tidak diseluruh lokalitas. Berikut ini adalah hasil kajian tersebut.

2.1. Kebijakan Nasional

Telaah terhadap naskah Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi dari PROPENAS Tahun 2000-2004 dan REPETA Tahun 2004, ditemukan 3 (tiga) isu penting yang membuka celah bagi kepedulian terhadap kelompok miskin. Kebijakan sektor transportasi di Indonesia diarahkan pada tiga sasaran:

a. Peningkatan jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi
b. Restrukturisasi dan reformasi di bidang sarana dan prasarana transportasi
c. Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi.

Draft Kebijakan Pengembangan Infrastruktur di Indonesia Sebelum, Selama dan Sesudah Krisis di Indonesia yang disusun oleh Deputi Bidang Sarana dan Prasarana BAPPENAS, Oktober 2002 menyebutkan secara rinci kebijakan strategis untuk

Transportasi Darat yang terdiri atas Kereta Api, Sungai, Danau, Penyeberangan, kemudian Transportasi Laut, Udara, Perkotaan (lihat lampiran 1). Beberapa isu yang patut digaris bawahi dalam dokumen BAPPENAS tersebut adalah sebagai berikut :

a. Prioritas pengembangan angkutan sungai akan diberlakukan di Sumatera, Kalimantan serta Papua. Hal ini terkait dengan daya dukung alam di 3 (tiga) wilayah tersebut yang memiliki banyak ruas sungai.

b. Kapasitas pelayanan jasa angkutan, terutama di sektor laut dan udara oleh armada asing atau swasta, akan ditingkatkan. Perhatian akan dipusatkan pada sektor transportasi laut. Hal tersebut dipicu oleh diterbitkannya PP Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut di Indonesia.

c. Di sektor transportasi perkotaan telah dipikirkan dua langkah penting.

   Pertama, akan didirikan suatu dua unit organisasional baru:

   (1) Badan Koordinasi Transportasi Kota (BKTK)

   (2) Komite Angkutan Umum Perkotaan (KAUP).

   Kedua, menyiapkan perangkat peraturan ataupun ketentuan perundang–undangan Transportasi Perkotaan yang berbasis pada asumsi instrumen terbaik. Beberapa asumsi yang mendasari instrumen terbaik adalah sebagai berikut :

   (1) Setiap individu pemakai jalan bersikap rasional dan mengambil keputusannya atas dasar memaksimalkan utilitasnya atau meminimalkan biaya perjalanan.

   (2) Tersedia informasi yang lengkap tentang biaya perjalanan di kota termasuk biaya alternatif lintasan dan biaya penggunaan alternatif moda transportasi yang ada.

   (3) Waktu perjalanan merupakan barang ekonomis normal dan mempunyai nilai yang positif dalam konteks moneter.

   (4) Harga kemacetan diterapkan di ruas–ruas jalan kota yang relevan, layak diterapkan secara teknis dan relatif murah

Penyelenggaraan pelayanan transportasi di kawasan perkotaan memiliki karakteristik dan tantangan yang berbeda dengan penyelenggaraan di kawasan perdesaan. Sehubungan dengan hal itu, penting kiranya dicermati kebijakan transportasi di kedua tipe kawasan tersebut.

Untuk penyelenggaraan transportasi di kawasan perkotaan, kebijakan strategis yang ada sedikit banyak telah mengisyaratkan dibutuhkannya tanggung jawab bersama antara masyarakat dengan Negara, dalam hal ini Pemerintah selaku regulator untuk secara bersama-sama dan tanggung renteng menyelesaikan masalah yang dihadapi di sektor transportasi perkotaan. Pemikiran untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat golongan bawah terhadap jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi dituangkan

dalam PROPENAS Tahun 2000–2004. Salah satu sasaran dalam program peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi adalah *terselenggaranya jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi untuk wilayah terpencil dan untuk masyarakat luas, terutama masyarakat golongan bawah dengan tarif yang terjangkau*.

Prioritas lain dari pembangunan nasional yang tercantum dalam PROPENAS, yang terkait dengan pengembangan infrastruktur perdesaan, adalah Peningkatan Pembangunan Daerah. Salah satu tujuan Pembangunan Daerah yang akan dicapai dalam jangka waktu lima tahun (2000-2004) adalah peningkatan pengembangan potensi wilayah melalui pengembangan ekonomi daerah, pembangunan perdesaan dan perkotaan, pengembangan wilayah tertinggal dan perbatasan, pengembangan permukiman serta pengelolaan penataan ruang dan pertanahan guna mendukung pemulihan ekonomi nasional dan penguatan landasan pembangunan yang berkelanjutan, dan sekaligus mempercepat pemerataan pertumbuhan ekonomi antardaerah.

Untuk mencapai tujuan Pembangunan Daerah tersebut diatas maka dilaksanakan berbagai program yang dapat dikelompokkan menjadi empat kelompok yaitu pengembangan otonomi daerah, percepatan pengembangan wilayah, peningkatan pemberdayaan masyarakat dan percepatan penanganan daerah khusus. [2]

Program Percepatan Pengembangan Wilayah dibagi menjadi 2 (dua) program yaitu Program Pembangunan Perdesaan dan Program Pembangunan Wilayah Tertinggal. Tujuan Program Pembangunan Perdesaan adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat perdesaan, mempercepat kemajuan kegiatan ekonomi perdesaan yang berkeadilan, mempercepat industrialisasi perdesaan. Sasaran yang akan dicapai adalah meningkatnya pendapatan masyarakat perdesaan, tenciptanya lapangan kerja, tersedianya bahan pangan dan bahan lainnya untuk memenuhi kebutuhan konsumsi dan produksi, terwujudnya keterkaitan ekonomi antara perdesaan dan perkotaan, menguatnya pengelolaan ekonomi lokal, dan meningkatnya kapasitas lembaga dan organisasi ekonomi masyarakat perdesaan.[3]

Sedangkan Program Pembangunan Wilayah Tertinggal bertujuan meningkatkan aksesibilitas wilayah tertinggal terhadap faktor produksi dan prasarana fisik yang mendukung percepatan pembangunan wilayah tertinggal, serta mengembangkan kemampuan sumber daya manusia dan penguatan kelembagaan masyarakat termasuk kelembagaan adat beserta kearifan tradisionalnya. Sasaran program ini adalah

---

[2] Undang-Undang Republik Indonesia No.25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas), Lampiran hal IX-11.

[3] Undang-Undang Republik Indonesia No.25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas), Lampiran hal IX-15.

terwujudnya peningkatan kapasitas ekonomi dan sosial-budaya wilayah tertinggal sehingga terkait pengembangannya dengan wilayah lain.[4]

Salah satu kegiatan pokok yang dilakukan dalam kedua program tersebut adalah pembangunan prasarana dan sarana termasuk didalamnya prasarana dan sarana transportasi.

Untuk penyelenggaraan transportasi perdesaan REPETA Tahun 2004, tercantum butir kebijakan menarik. Program-program pembangunan sarana dan prasarana transportasi dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas pelayanan transportasi. Dalam kebijakan tersebut *perhatian khusus diberikan kepada upaya pengembangan sarana dan prasarana transportasi perdesaan, dengan tujuan untuk menggerakkan perekonomian rakyat serta peningkatan aksesibilitas pelayanan transportasi untuk menjangkau wilayah yang lebih luas.*

Berangkat dari identifikasi dalam dokumen-dokumen yang tersebut di atas, studi ini kemudian diperdalam dengan mengeksplorasi sejumlah pihak yang terlibat dalam ranah transportasi di tingkat nasional dan di tingkat lokal.

2.2. Profil dan Dinamika Kebijakan Transportasi di Tingkat Lokal

Karena keterbatasan sumberdaya, kajian kebijakan transportasi di tingkat lokal tidak dilakukan di setiap lokalitas. Sehubungan dengan hal itu, kajian dilakukan di tingkat DKI Jakarta dan Kalimantan Barat. Kajian di DKI diharapkan untuk bisa menangkap persoalan dalam konteks perkotaan-metropolitas, dan kajian di Kalimantan Barat diharapkan akan meningkatkan sensitifitas pada persoalan perdesaan dan pedalaman.

DKI Jakarta

A. Profil Transportasi di DKI Jakarta

Kebutuhan akan mobil pribadi sempat menurun pada saat krisis ekonomi melanda Indonesia, namun saat ini telah mulai meningkat lagi. Akibatnya kemacetan lalu lintas mulai meningkat dan ini menyebabkan penurunan nilai ekonomi yang cukup tinggi sejalan dengan menurunnya kualitas lingkungan di Jakarta.

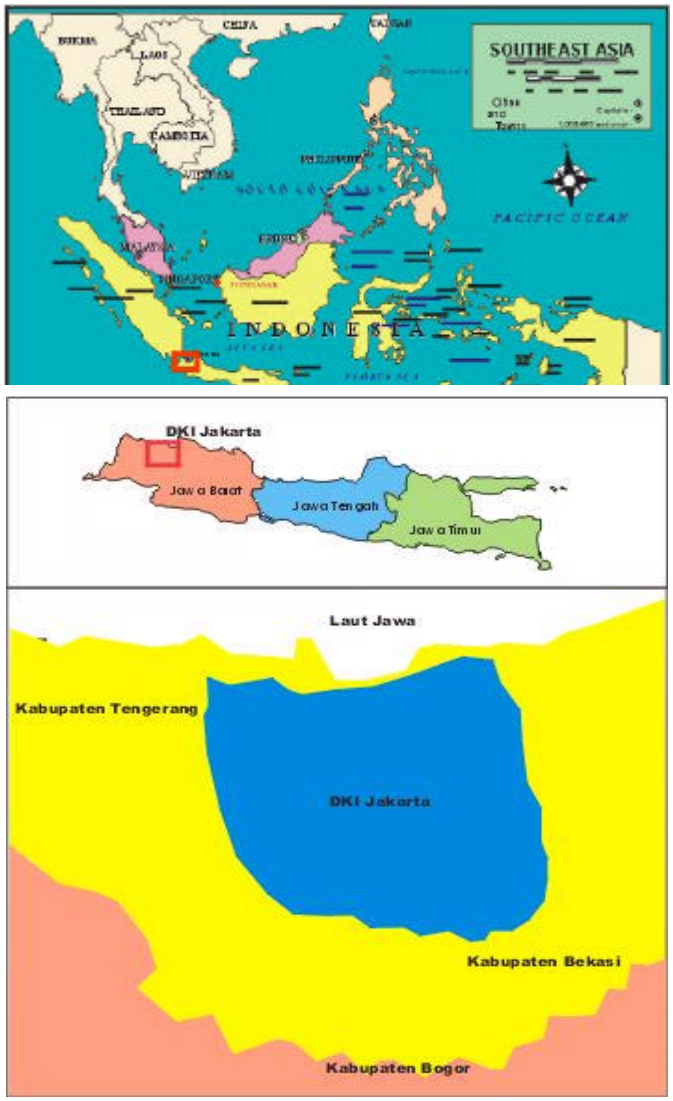
Namun demikian sangatlah sulit untuk meningkatkan kapasitas jalan melalui pembangunan jalan baru atau pelebaran jalan khususnya di pusat kota. Bahkan menurut Jakarta 2010, master plan DKI Jakarta tidak merencanakan pembangunan jalan arteri yang cukup banyak. Sehingga kapasitas jaringan jalan di pusat kota hanya bisa

[4] Undang-Undang Republik Indonesia No.25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional (Propenas), Lampiran hal IX-18.

ditingkatkan dengan persilangan tidak sebidang di simpang jalan dengan membangun jembatan layang dan underpas.

Menurut data dari JICA, 2001, jumlah pengguna bis di Jakarta mencakup 33,7% dari penduduk Jakarta. Sedangkan pengguna kereta api sekitar 0,8%, pengguna mobil 9,7%, pengguna motor16,9% dan kendaraan tidak bermotor sekitar 38,8%.

Walaupun transportasi umum masih dapat mengangkut hampir setengah penduduk Jakarta untuk memenuhi kebutuhan perjalanan mereka, tetapi tingkat pelayanan sistem transportasi umum telah menurun secara signifikan terutama setelah krisis. Banyak penumpang yang mengeluh terutama karena alasan keamanan dan pelayanannyayang tidak menarik orang untuk menggunakannya. Situasi ini menyebabkan banyak calon penumpang lebih memilih moda transportasi lain yang lebih mahal, berjalan kaki lebih lama atau tidak melakukan perjalanan sama sekali. Padahal sistem transportasi perkotaan yang berfungsi dengan baik adalah salah satu faktor kunci untuk menjadikan Jakarta lebih efisien, dan meluasnya area perkotaan yang cepat menyebabkan permintaan sistem transportasi perkotaan bertambah besar. Ini menyebabkan bertambahnya persoalan transportasi yang harus dipecahkan oleh pemerintah.



Gambar 1 Peta DKI Jakarta

Untuk mencegah berpindahnya orang dari transportasi umum ke kendaraan pribadi, sistem dan pelayanan transportasi umum harus ditingkatkan. Kemacetan lalu intas dapat dikurangi dengan promosi penggunaan transportasi umum dan ini akan meningkatkan efisiensi ekonomi dengan mengurangi penundaan perjalanan. Pada saat yang sama, peningkatan transportasi umum juga menyediakan sarana transportasi yang lebih

baik bagi rakyat miskin dan mengurangi polusi dengan berkurangnya emisi kendaraan. Oleh karenanya peningkatan sistem transportasi umum harus menjadi kebijakan utama yang harus diperhatikan dalam isu transportasi umum di Jakarta.

B. Isu Transportasi Perkotaan di DKI Jakarta

Dari hasil diskusi dengan unsur Ornop, sejumlah temuan muncul berkaitan dengan masalah, tantangan dan hambatan yang dihadapi di sektor transportasi. Hasil diskusi lebih mengarah pada eksplorasi persoalan transportasi perkotaan yang dihadapi di Jakarta. Beberapa hal yang bisa disimpulkan dari hasil diskusi tersebut adalah sebagai berikut :

a. Pada tingkat Ornop muncul pendapat bahwa persoalan pelayanan dalam jasa transportasi yang diberikan operator tidak memadai dan tidak bertanggung jawab pada saat terjadi pelanggaran hukum terhadap konsumen.

b. Persoalan kemacetan lalu lintas yang berimplikasi pada jalur trayek yang tidak konsisten juga menjadi satu persoalan penting yang dihadapi konsumen pengguna jasa pelayanan transportasi di Jakarta. Dalam hal ini akibat tidak langsung yang dihadapi konsumen adalah ongkos yang meningkat karena jalur trayek kendaraan umum yang terpotong mengharuskan konsumen untuk mencari alternatif kendaraan lain untuk sampai di tempat tujuan.

c. Advokasi yang dilakukan kalangan Ornop untuk merumuskan kebijakan transportasi kerap terhambat di tingkat Pemerintah Daerah. Benturan juga muncul di tingkat DPRD yang disebabkan kapasitas yang rendah dari anggota Dewan dalam menangani persoalan di sektor transportasi.

d. Muncul pendapat yang menyebutkan dominannya peran swasta dalam pelayanan jasa transportasi, yang kemudian juga berimplikasi pada penentuan trayek serta tarif di sektor transportasi. Dalam hal ini yang terlihat kemudian adalah simbiose mutualisma antara Pemerintah dan modal swasta.

e. Dinamika masyarakat madani di sektor transportasi diperlihatkan oleh FAKTA. Organisasi ini beranggotakan dari kalangan Ornop, Kampus, serta Komunitas Masyarakat Miskin yang bekerja bersama untuk membangun akses pada kebijakan pembangunan kota. FAKTA dipikirkan akan menjadi Dewan Kota alternatif sebagai ruang warga untuk membuka akses bagi penyesuaian kebijakan kota, termasuk di dalamnya persoalan transportasi.

f. Dalam proses perumusan kebijakan di tingkat Pemerintah ditemui bahwa masing–masing dinas belum memiliki koordinasi yang solid sehingga kerap terjadi kebijakan dari satu dinas menimbulkan masalah bagi sektor lain. Sebagai contoh adalah izin

pembangunan area pertokoan (*Mall*) di suatu wilayah yang pada kemudian hari menimbulkan persoalan transportasi sebagai akibat meningkatnya kegiatan ekonomi di wilayah tersebut. Contoh tersebut sedikit banyak menunjukkan bahwa keterkaitan kebijakan antar dinas menjadi teramat diperlukan.

g. Organisasi pengusaha angkutan saat ini terkotak-kotak, yang pada beberapa segi dipandang sebagai wujud dari pertarungan kepentingan di tingkat Pemerintah melalui orang-orang kunci yang menjadi pengurus di organisasi-organisasi tersebut.

h. Muncul pendapat bahwa di Jakarta penggunaan angkutan umum memiliki implikasi biaya yang lebih mahal jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Namun demikian hingga saat ini Pemerintah dipandang tidak tanggap terhadap perumusan kebijakan transportasi, terutama yang memberi perhatian terhadap masyarakat di golongan marginal.

Kalimantan Barat

C. Profil Transportasi di Kalimantan Barat

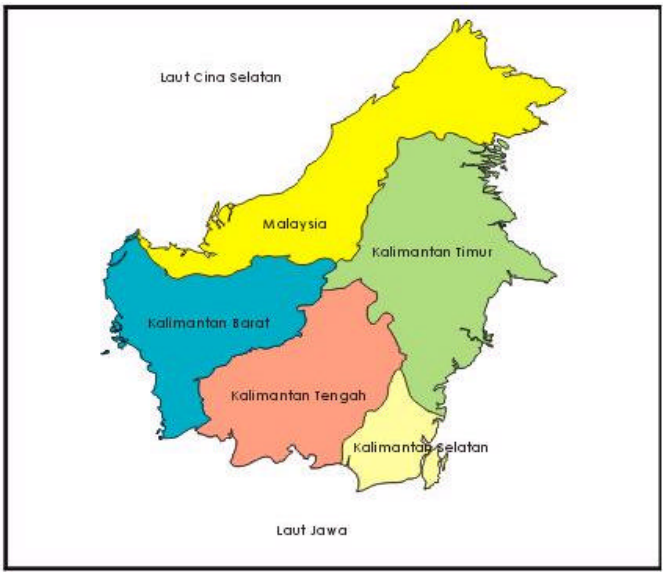
Keterbatasan sarana dan prasarana wilayah yang dialami oleh daerah Propinsi Kalimantan Barat berdampak pada tingginya biaya operasi dan memperlemah daya saing dan menghambat kegiatan usaha dalam upaya pembangunan dan pengembangan sektor usaha ekonomi daerah. Hingga dewasa ini, jenis transportasi yang ada di wilayah Kalimantan Barat meliputi: transportasi darat, transportasi udara dan transportasi air/sungai.

Mencermati letak geografis wilayah Kalimantan Barat, yang cukup strategis, memberi peluang positif guna mengembangkan daerah tersebut. Apabila mengingat Kalimantan Barat memiliki jaringan transportasi darat (jalan) yang menghubungkan wilayah Kaliman Barat dengan Malaysia Timur (Serawak) melalui PLB Entikong. Fasilitas lintas batas antar negara PLB merupakan satu-satunya di Indonesia.

Tak dapat dipungkiri jasa transportasi menempati posisi strategis dalam pembangunan Kalimantan Barat. Mustahil pembangunan di wilayah Kalimantan Barat dapat berjalan dengan lancar tanpa didukung sistem transportasi yang handal disegala moda baik darat, laut dan udara. Karenanya kelancaran transportasi memberi andil besar dalam keberhasilan pembangunan di wilayah Kalimantan Barat.

Potensi transportasi dari semua moda yang ada di wilayah Kalimantan Barat terdiri dari jalan darat sepanjang 3.043,54 km yang terdiri dari jalan nasional dan jalan propinsi/kabupaten sepanjang 2.036,92 km. Melengkapi sarana angkutan darat, di Kalimantan Barat juga terdapat angkutan sungai yang melayari Sungai Kapuas, Sungai Sambas dan Sungai Pawan. Selain ini terdapat juga sarana angkutan penyeberangan

yang menghubungkan dua titik jalan raya yang terputus sungai atau selat yang peranannya memberikan kontribusi penting dalam memperlancar arus transportasi.



Gambar 2 Peta Kalimantan Barat

Pola pengembangan jaringan jalan di wilayah Propinsi Kalimantan Barat dititikberatkan pada pembukaan wilayah terisolir khususnya yang bersifat memperkuat struktur tata ruang wilayah. Pengembangan jaringan jalan dilakukan untuk memacu kawasan-kawasan produktif tanpa mengabaikan aspek kelestarian lingkungan.

Prasarana jalan raya, selain memberikan kemudahan akses ke wilayah Kalimantan Barat juga menghubungkan Kalimantan Barat dengan negara tetangga, yakni Serawak (Malaysia Timur) melalui Pos Lintas Entikong.

Transportasi udara di wilayah Kalimantan Barat didukung oleh 5 buah bandara yaitu: Bandara Supadio, Bandara Rahadi Oesman Ketapang, Bandara Susilo Sintang, Bandara Nanga Pinoh Sintang, dan Bandara Pangsuma di Kabupaten Kapuas Hulu. Posisi Bandara Supadio memiliki peran yang cukup vital yaitu sebagai simpul sekunder (bandara kelas dua) yang berfungsi melayani rute penerbangan domestik dan internasional.

Jaringan transportasi laut yang ada di Propinsi Kalimantan Barat saat ini mampu melayani penumpang dan barang dengan dukungan pelabuhan laut sebanyak 4 buah, yaitu: Pelabuhan Laut Sintete, Pelabuhan Laut Ketapang, Pelabuhan Laut Teluk Air, dan Pelabuhan Laut Pontianak. Jalur pelayaran untuk muatan penumpang yang dilayani oleh keempat pelabuhan mencakup pelayaran dalam negeri dan luar negeri. Demikian pula

halnya dengan jalur pelayaran untuk jenis muatan barang baik untuk ekspor maupun impor.

Transportasi air memiliki peranan yang sangat vital dalam menjamin kelancaran kegiatan ekonomi dan masyarakat lainnya, mengingat di wilayah Kalimantan Barat banyak dialiri oleh sungai dan anak sungai dengan dukungan angkutan sungai yang dapat menjangkau ke tempat-tempat yang relatif jauh dari pusat kota.

Sungai Kapuas yang memiliki panjang aliran 1.086 kilometer yang melewati tujuh daerah kabupaten/kota yaitu: Kota Pontianak, Kabupaten Pontianak, Kabupaten Landak, Kabupaten Sanggau, Kabupaten Sintang dan Kabupaten Kapuas Hulu, selama ini memberikan kontribusi bagi lancarnya penyelenggaraan angkutan sungai/pedalaman untuk mendukung mobilitas dan aksesibilitas masyarakat di sekitarnya.

Transportasi air dapat dikatakan merupakan sarana/angkutan masyarakat yang dominan untuk memindahkan orang dan barang antar lokasi yang dilayaninya. Namun menurut data Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kalimantan Barat, 2002 jumlah penumpang dan barang sejak 1997 sampai 2001 telah terjadi penurunan sekitar 35% – 72%. Penurunan dari sektor transportasi air ini tidak hanya objek yang diangkut saja namun sarana transportasinya juga mengalami penurunan dari tahun ke tahun, yaitu sekitar 28%.

Jenis kendaraan air di Kalimantan Barat adalah kapal motor atau disebut bis air dengan kapasitas sekitar 40 orang. Kendaraan ini banyak terdapat di Sungai Kapuas dan melayani mobilitas masyarakat di sana. Penurunan yang tajam untuk jenis angkutan ini karena semakin menurunnya jumlah penumpang sehingga menyebabkan pengusaha angkutan menjadi bangkrut.

Beberapa kendala menjadi hambatan pengembangan angkutan air di Kalimantan Barat ini antara lain proses perijinan, tarif angkutan yang tidak standar dan peraturan yang terjadi dilapangan banyak merugikan masyarakat. Saat ini tarif angkutan sungai lebih mahal dibandingkan dengan angkutan darat.

D. Masalah, Tantangan Serta Hambatan pada Sektor Transportasi di Kalimantan Barat

Identifikasi atas masalah, tantangan serta hambatan pada sektor transportasi dalam studi ini juga dilakukan melalui pengambilan data sekunder serta wawancara mendalam di Propinsi Kalimantan Barat. Narasumber yang ditemui di Propinsi tersebut adalah wakil dari Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah, Dinas Perhubungan, BAPPEDA, DPRD serta Komite Pengentasan Kemiskinan Daerah yang inheren dalam Badan Pemberdayaan Masyarakat. Mengacu pada rumusan kebijakan transportasi di tingkat nasional maka temuan di Kalimantan Barat tertampil dalam paparan berikut ini.

Pengembangan transportasi di Kalimantan Barat berhadapan dengan masalah, tantangan dan hambatan sebagai berikut:

a. **Tingginya biaya yang harus disediakan untuk penyediaan sarana maupun prasarana transportasi wilayah.** Propinsi Kalimantan Barat luasnya mencapai 146.807 kilometer persegi, dimana secara umum datarannya merupakan dataran rendah dan mempunyai ratusan sungai, sedikit berbukit yang menghampar dari Barat ke Timur di sepanjang lembah Kapuas serta selat Karimata. Sebagian wilayah daratan memiliki karakter berawa bercampur gambut dan hutan bakau. Karakter wilayah semacam itulah yang menyebabkan tingginya biaya pengadaan serta pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi di wilayah tersebut.

b. **Abrasi lingkungan, sedimentasi, serta kegiatan penambangan emas tanpa ijin diidentifikasi sebagai persoalan serius yang dihadapi dalam angkutan sungai.** Persoalan tersebut sangat mempengaruhi keselamatan dalam transportasi melalui sungai serta menghambat lalu lintas barang. Hal ini patut digarisbawahi karena selama ini lalu lintas barang antar wilayah dalam propinsi ini lebih banyak dilakukan melalui transportasi sungai, terutama untuk angkutan barang ke wilayah-wilayah terpencil. Hal ini sedikit banyak merupakan contoh kurangnya sensitifitas terhadap persoalan ekonomi dan lingkungan dalam kebijakan transportasi di wilayah ini.

c. **Keselamatan penumpang.** Sampai dengan saat ini masih muncul pendapat bahwa risiko atas keselamatan penumpang masih menjadi tanggung jawab personal. Pada sisi lain, dari sudut pandang pengawasan angkutan sungai juga terdapat penilaian bahwa masyarakat ataupun penumpang terkadang tidak tertib dalam mempergunakan fasilitas yang disediakan.

d. **Pengawasan**. Sejauh ini fungsi pengawasan yang dilakukan oleh Pemerintah dalam jasa pelayanan angkutan sungai sangat terbatas. Pengawasan tersebut dilakukan di pos-pos tertentu saja. Penyediaan sarana angkutan sungaipun dipandang masih cukup rendah, serta lebih banyak didominasi oleh armada milik swasta.

e. **Kemampuan perencanaan**. Kerja-kerja perencanaan di sektor transportasi sejauh ini masih mengandalkan pada kerja konsultan. Hal ini antara lain disebabkan oleh masih rendahnya sumberdaya manusia dari berbagai instansi yang melakukan kerja di sektor transportasi.

f. **Kebijakan otonomi daerah.** Dinamika di tingkat Kabupaten/Kota yang didorong melalui kebijakan desentralisasi berimplikasi pada peningkatan pergerakan arus barang maupun penumpang. Hal ini belum diimbangi dengan dukungan prasarana transportasi yang memadai.

g. **Kapasitas kelembagaan BUMN penyelenggara jasa transportasi**. BUMN belum bisa diharapkan terlalu banyak dalam reformasi kelembagaan di bidang

transportasi. Dapat dikatakan bahwa tuntutan masyarakat lebih tinggi dari kapasitas yang mampu disediakan oleh Pemerintah, baik dari segi sumberdaya manusia maupun dana.

h. **Daya dukung sungai.** Di masa lalu, transportasi utama di Kalimantan Barat adalah transportasi sungai. Pembangunan di sektor transportasi masih belum berpijak pada daya dukung yang dominan di wilayah ini, yaitu angkutan sungai. Selama ini pembangunan jalan darat masih mendominasi ranah transportasi di Kalimantan Barat.

i. **Dominasi pemerintah dalam perumusan kebijakan.** Dominasi pemerintah terlihat sangat jelas dalam perumusan kebijakan transportasi di wilayah ini. Pendapat ini muncul dari proses perumusan kebijakan yang disusun berdasarkan koordinasi dari Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah – Dinas Perhubungan – BAPPEDA, kemudian masuk ke pintu DPRD dan seterusnya dikonsolidasi dalam Rakorbang di tingkat Propinsi. Pada titik ini peran masyarakat dalam perumusan kebijakan tidak terlihat. Suara rakyat yang direpresentasikan oleh wakilnya di DPRD tidak terlihat menjadi elemen yang signifikan dalam proses tersebut.

j. **Besaran tarif**. Penentuan tarif angkutan oleh mekanisme pasar berimplikasi pada meningkatnya konsumen pada sektor angkutan udara dan pada sisi lain jatuhnya sektor angkutan laut karena ditinggalkan konsumen.

k. **Marginalnya peran masyarakat adat.** Pengembangan wilayah serta sistem transportasi di wilayah ini menemui tantangan jika dihadapkan pada kepentingan masyarakat adat. Sebagai contoh dalam kasus pembukaan jalan ke wilayah-wilayah terpencil.

Dalam merespon persoalan, tantangan dan hambatan tersebut di atas, pemerintah propinsi Kalimantan Barat telah menggariskan sejumlah kebijakan. Hal ini dipaparkan sebagai berikut:

a. **Mendorong peran swasta dalam pengelolaan jasa transportasi**. Dengan mengacu pada identifikasi masalah dalam sektor transportasi, terutama berkaitan dengan tingginya biaya yang harus disediakan dalam pengadaan maupun pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi, maka muncul pemikiran untuk mendorong peran swasta dalam sektor transportasi, terutama pada sektor angkutan laut dan udara. Dalam studi di wilayah ini juga ditemui bahwa saat ini sedang diupayakan pengadaan prasarana jalan darat dengan biaya yang bersumber dari pinjaman ADB dan IBRD.

b. **Pengembangan aksibilitas daerah terpencil.** Kebijakan di sektor transportasi yang dipikirkan ke depan di wilayah ini adalah mendorong akses transportasi ke wilayah-wilayah terpencil dan perbatasan, melalui jalur darat, laut serta udara. Saat ini di Kalimantan Barat telah tersedia kapal perintis untuk membuka jalur ke wilayah-

wilayah yang terisolasi, baik di Kalimantan maupun ke wilayah-wilayah lain seperti Riau serta Nusa Tenggara Timur. Pada umumnya fasilitas ini dimanfaatkan oleh tenaga kerja.

c. **Program Lintas Kalimantan.** Program ini terbagi dalam 3 (tiga) poros yaitu Poros Utara, Poros Tengah dan Poros Selatan. Program ini terutama menunjang transportasi darat di wilayah-wilayah perbatasan. Poros Utara menunjang transportasi dengan wilayah di sepanjang perbatasan dengan Malaysia. Poros Tengah mendorong akses ke Kalimantan Timur. Adapun Poros Selatan menunjang transportasi ke perbatasan Kalimantan Tengah.

d. **Pembangunan jalur kereta api.** Dalam pengembangan transportasi di sektor darat, saat ini telah muncul rencana pembangunan jalur kereta api. Dalam tahap awal rute yang dipikirkan adalah sebagai berikut :

   (1) Pontianak – Singkawang – Mempawah – Sambas – Kuching.

   (2) Pontianak – Sanggau – Sintang.

   (3) Sanggau – Sambas.

   (4) Sanggau – Pangkalan Bun lewat Ketapang.

Identifikasi masalah, tantangan serta hambatan dan kebijakan strategis yang dipikirkan ke depan di Kalimantan Barat menjadi satu hal yang menarik untuk ditelaah lebih jauh. Jika kita menengok kembali kepada kebijakan strategis yang dipikirkan oleh BAPPENAS, terutama pada titik prioritas pengembangan angkutan sungai di wilayah Sumatera, Kalimantan serta Papua, maka secara singkat terlihat bahwa yang menjadi arus besar dari pemikiran pengembangan transportasi di Kalimantan Barat berjalan ke arah yang berbeda. Dalam RTRWP Kalimantan Barat Tahun 2002 disebutkan bahwa jaringan jalur kereta api diarahkan pengembangannya secara terpadu dengan kegiatan eksploitasi tambang bauksit dan batubara, pengembangan kawasan industri, pengembangan kawasan pelabuhan serta keselarasan dengan arahan pengembangan jalur kereta api di wilayah lain yang berbatasan dengan Kalimantan Barat, yaitu Sarawak dan Propinsi Kalimantan Tengah. Prioritas dalam pengembangan wilayah yang bertumpu pada kondisi lokal, yaitu banyaknya ruas sungai yang membagi wilayah Kalimantan belum terlihat. Hal ini akan menjadi catatan dalam pemikiran-pemikiran pengembangan transportasi di masa yang akan datang. Daya dukung serta karakter wilayah yang ada di masing-masing daerah selayaknya menjadi bahan pertimbangan bagi kebijakan di sektor transportasi yang diputuskan.

3. KEBERPIHAKAN PADA ORANG MISKIN

Setelah dipaparkan garis kebijakan yang dirumuskan pemerintah, kajian ini mempersoalkan bagaimana memastikan penanganan jasa pelayanan sarana dan

prasarana transportasi, restrukturisasi dan reformasi prasarana transpotasi mengarah pada peningkatan akses orang miskin.

Di luar domain perumusan kebijakan transportasi, pemerintah sebetulnya sedang mempersiapkan langkah-langkah komprehensif bagi penanggulangan kemiskinan. Pemerintah, melalui Tim Koordinasi Penyiapan Penyusunan Perumusan Kebijakan Penanggulangan Kemiskinan telah menyiapkan Dokumen PRSP. Dari FGD yang telah diselenggarakan tersebut di atas terlihat bahwa isi dokumen tersebut belum tersosialisasi dan dioperasionalisasikan oleh pejabat-pejabat eselon I.

Dalam dokumen PRSP (edisi Oktober 2002) disebutkan adanya 4 (empat) strategi untuk penanggulangan kemiskinan, yaitu:

a. *Creating opportunities;* menciptakan kesempatan bagi rakyat miskin
b. *Community empowerment;* memberdayakan masyarakat miskin agar dapat memperoleh kembali hak-hak ekonomi, sosial dan politiknya, mengontrol keputusan yang menyangkut kepentingannya, menyalurkan aspirasi, mengidentifikasi masalah dan kebutuhannya sendiri.
c. *Capacity building;* meningkatkan kapasitas atau kemampuan masyarakat miskin agar mampu bekerja dan berusaha secara lebih produktif dan memperjuangkan kepentingannya.
d. *Social protection*; memberikan perlindungan sosial bagi masyarakat miskin.

Strategi penanggulangan kemiskinan ini berlaku di berbagai sektor, termasuk sektor transportasi. Ini berarti bahwa, kebijakan pemerintah di masa-masa mendatang (akan) harus didorong agar memiliki empat sifat: yakni membuka kesempatan bagi orang miskin, memberdayakan orang-orang miskin, membelaki dengan kapasitas untuk melakukan aksi-aksi kolektif dan memberikan berbagai bentuk perlindungan sosial kepada orang miskin.

Keberpihakan kepada orang miskin bisa diperkuat sekiranya apa yang dimaksud oleh BAPPENAS sebagai politik angkutan umum, bisa dikembangkan. Lembaga ini mengusulkan beberapa butir perubahan sikap politik demi peningkatan kualitas anggutan umum, yakni:

a. adanya sikap berpihak yang harus diambil oleh Pemerintah kepada pengguna yang kebanyakan berasal dari golongan ekonomi lemah dan miskin, tidak memiliki akses terhadap mobil pribadi dan terpaksa menggunakan angkutan umum.
b. adanya kewajiban pemerintah untuk memenuhi kepentingan orang miskin dengan membangun sistem angkutan umum yang handal dan terjangkau masyarakat.
c. pemerintah bertugas menjaga kelestarian lingkungan, penghematan bahan bakar serta menekan polusi udara.

Dari temuan di atas bisa dikatakan bahwa pada tingkat nasional sebetulnya telah ada ide kebijakan yang berpihak pada orang miskin (dan penanggulangan kemiskinan), hanya saja pemikiran tersebut harus dikawal pertumbuhannya agar jelas dalam implementasinya.

Keberpihakan pada orang miskin dalam sistem penyelenggaraan transportasi akan dapat diwujudkan sekiranya aktor-aktor kunci di dalamnya faham betul dan memiliki komitmen bagi penanggulangan kesmiskinan. Aktor-aktor kunci yang dituntut untuk memimpin keberpihakan pada orang miskin dalam penyelenggaraan jasa transportasi adalah pada pejabat yang memiliki akses besar dalam perumusan kebijakan transportasi pada tingkat nasional. Sayangnya, FGD yang diikuti oleh pejabat eselon I dari berbagai instansi yang menangani persoalan transportasi yang difasilitasi oleh PUSTRAL UGM di Jakarta pada akhir Juli 2003 teridentifikasi bahwa, pada tingkat nasional tidak ada kejelasan platform kebijakan yang memperlihatkan keberpihakan kepada orang miskin.

Hal ini terlihat dari pencermatan berikut ini:

a. Gagasan yang terkandung dalam PRSP belum terjabarkan dalam agenda kebijakan institusi-institusi yang ambil bagian dalam pengembangan sistem transportasi dalam skala nasional. Kalaupun sudah, para pejabat puncak di instansi-instansi yang ambil bagian dalam pengembangan kebijakan transportasi tetap memperlakukan issue kemiskinan sebagai agenda eksternal.

b. BAPPENAS, memiliki peran kunci untuk menyatukan visi instansi sektoral agar ikut ambil bagian dalam menjalankan strategi penanggulangan kemiskinan. Dari FGD yang diselenggarakan terlihat bahwa lembaga ini tidak dengan mudah menjalankan posisinya sebagai lembaga terdepan dalam menjalankan strategi penanggulangan kemiskinan.

c. Keterlibatan sektor transportasi dalam pananggulangan bisa dilakukan dalam berbagai bentuk. Para pejabat eselon I yang hadir dalam focussed group discussion memang mewacanakan berbagai bentuk-bentuk keterlibatan, namun tidak ada jaminan wacana yang digulirkan dalam diskusi tersebut akan diaktualisasikan dalam kebijakan-kebijakan riil yang diambilnya. Adapun ide kebijakan yang diwacanakan tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

   (1) Penekanan prioritas atau jenis-jenis pengembangan sarana dan parasarana transportasi yang lebih memungkinkan aksesibiltas orang miskin terhadap sarana transportasi

   (2) Perumusan tarif angkutan yang memberikan proteksi terhadap kalangan miskin.

   (3) Peningkatan pajak bahan bakar yang disertai dengan peredaan peningkatan tarif angkutan yang menyertainya

(4) Pemanfaatan penganggur untuk pelaksanaan pembangunan sarana dan prasarana transportasi

Para pejabat eselon I yang terlibat dalam diskusi pada dasarnya faham bentuk arti penting masyarakat madani dalam rangka pengembangan kebijakan transportasi yang memihak kalangan miskin. Hanya saja mereka pada umumnya khawatir akan terjadi kekacauan pembuatan kebijakan kalau masyarakat madani yang dikembangkan pada gilirannya mengambil alih fungsi pemerintahan yang selama ini melekat dalam diri pemerintah. Mereka melihat adanya keterlibatan organisasi-organisasi masyarakat madani yang justru menghasilkan konflik yang tidak semestinya terjadi.

Sejumlah kasus kecil seperti tidak adanya trotoar bagi pejalan kaki, tidak adanya perlakuan khusus bagi penderita cacat, serta penyediaan jalur bagi transportasi alternatif seperti becak, dokar ataupun sepeda, patut menjadi perhatian dalam upaya meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap sarana dan prasarana transportasi, terutama dalam hal ini adalah wilayah perkotaan. Munculnya tukang ojek sebagai sarana transportasi alternatif di kota juga patut menjadi catatan. Apakah memang tidak ada solusi lain untuk membantu masyarakat mencari solusi dari persoalan transportasi yang dihadapinya? Ataukah memang ojek itu patut dicatat sebagai satu bagian dari definisi angkutan umum di negeri ini?

4. URGENSI PENINGKATAN KAPASITAS MASYARAKAT MADANI

Dalam proses pembuatan kebijakan transportasi di Indonesia selama ini fihak yang kelihatan dominan adalah pemerintah. Oleh para pejabat pemerintah, kebijakan transportasi dimaknai sebagai penggunaan otoritas Negara untuk mengatur segala hal yang berkaitan dengan transportasi, mulai dari rute, tarif, pengadaan sarana dan prasarana termasuk pemeliharaannya. Jelasnya, pencapaian tujuan kebijakan dilakukan dengan mengandalkan bekerjanya instrumen-instrumen kebijakan yang berada dalam kendali pemerintah itu sendiri. Instrumen kebijakan yang dipergunakan untuk merubah suatu kondisi dalam masyarakat menurut teori administrasi negara terdiri atas 4 (empat) hal berikut (a) penggunaan otoritas (b) pemberian informasi, (c) adanya insentif dan disinsentif. Karena proses kebijakannya yang didominasi oleh pemerintah tersebut, peran serta masyarakat sebagai elemen pembangun kebijakan di sektor ini tidak terlihat.

Pembentukan organisasi-organisasi sebagai wadah kepentingan para pelaku di sektor transportasi yang ada selama ini sebenarnya tidaklah lebih dari sekedar perpanjangan tangan Negara dalam mengelola kebijakan publik yang pada hakekatnya harus mengelaborasi kepentingan-kepentingan yang lebih luas dari kalangan masyarakat. Justru dalam perumusan kebijakan transportasi sejauh ini lebih terlihat kolaborasi antara Negara dan modal swasta, yang terlibat mulai dari pengadaan serta pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi hingga pada penentuan tarif serta rute ataupun

trayek. Temuan-temuan yang ditampilkan di atas secara jelas menunjukkan keterlibatan swasta yang cukup dominan dalam sektor transportasi, terutama di sektor angkutan udara dan laut, serta angkutan sungai di Kalimantan Barat. Penentuan tarif yang diserahkan pada mekanisme pasar juga telah menimbulkan ketidakstabilan aktifitas yang dijalankan oleh para pelaku di sektor ini.

Ketertutupan proses perumusan kebijakan transportasi yang hanya berputar-putar pada para pelaku di lingkup Pemerintahan dengan intervensi kepentingan dari modal swasta mesti dirubah ke arah yang lebih terbuka, dengan mengakomodasi kepentingan masyarakat agar kesulitan-kesulitan yang dihadapi oleh masyarakat mampu diberikan jawaban dari aksi yang dilakukan secara bersama antara masyarakat dan Negara. Jika kita melihat kembali pada 4 (empat) instrumen yang disebutkan di atas, maka Pemerintah saat ini perlu untuk memberikan informasi yang terbuka dan membantu masyarakat dalam sektor ini. Informasi ini dalam skala mikro misalnya adalah informasi tentang rute perjalanan angkutan umum, di tiap-tiap wilayah, baik dalam bentuk papan informasi maupun dalam bentuk buku saku kecil yang mudah diperoleh para pengguna jasa transportasi. Dalam skala makro, informasi yang diberikan Pemerintah ada dalam bentuk penyampaian kebijakan di sektor transportasi kepada khalayak umum, sebagai pintu pembuka diskusi untuk mengelaborasi kepentingan masyarakat dalam kebijakan yang dirumuskan. Pemikiran untuk melibatkan masyarakat dalam perumusan kebijakan di sektor transportasi ini mesti berpijak pada adanya kepentingan, pelayanan, serta keselamatan yang mesti didapatkan dari pengguna jasa transportasi. Paradigma yang hanya mengacu pada kepentingan Negara untuk menertibkan aturan di sektor transportasi dengan demikian harus diubah.

Terkait dengan perlindungan bagi hak-hak sosial dan ekonomi masyarakat yang menjadi titik penting dalam studi ini, maka temuan-temuan mengarah pada sejumlah usulan untuk memberikan perhatian pada penetapan tarif angkutan kelas ekonomi, penerapan teknologi yang ramah lingkungan, pembangunan fasilitas khusus untuk penderita cacat dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi.

Muncul pula pendapat bahwa Pemerintah di tingkat Kabupaten/Kota masih memerlukan fasilitasi ataupun persetujuan berbagai pihak dalam penyediaan angkutan perintis untuk menjangkau wilayah-wilayah terpencil. Kepentingan masyarakat yang direpresentasikan melalui wakil-wakilnya di DPR sejauh ini belum menampakkan representasinya. Indikasi tersebut terutama berpijak dari temuan di tingkat nasional yang ditandai dengan kekecewaan dari Ornop terhadap kondisi Dewan yang tidak ahli pada bidangnya. Dalam kondisi tersebut maka inisiasi pembentukan ruang-ruang diskusi dalam masyarakat menjadi perlu untuk kemudian mampu menyuarakan kepentingan masyarakat di sektor transportasi ini. Pembentukan FAKTA di Jakarta menjadi salah satu contoh inisiasi tersebut untuk mampu mendorong peran serta masyarakat dalam merumuskan kebijakan di sektor transportasi, serta membuka ketertutupan dalam perumusan kebijakan publik di negeri ini. Dalam skala yang lebih luas, Masyarakat Transportasi

Indonesia mestinya mampu menjadi ruang bagi masyarakat untuk menyuarakan kepentingannya untuk berperan aktif sebagai elemen pembangun kebijakan.

Urgensi bagi pengembangan kapasitas masyarakat madani semakin hari semakin terasa, Perubahan paradigma Pemerintah dalam kebijakan transportasi di negeri ini adalah suatu keniscayaan. Yang diperlukan tidak hanya pergeseran rumusan kebijakan pemerintah tetapi juga perubahan pemahaman substansi persoalan sebagaimana dicontohkan dalam pengembangan insentif dan disinsentif. Pemahaman atas insentif yang harus diberikan bagi pengguna jasa transportasi termanifestasikan dalam kebijakan untuk meningkatkan jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi. Restrukturisasi dan reformasi di sektor transportasi diarahkan pada penyempurnaan sistem perundang-undangan transportasi serta peraturan pelaksanaannya dimana masyarakat madani memiliki peranan penting. Dalam kerangka reformasi kelembagaan ini juga dipikirkan kemungkinan pembentukan Lembaga Regulasi Independen (selengkapnya lihat lampiran 2-3).

Kebijakan Pemerintah untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi tidaklah memadai kalau hanya mengandalkan kemauan politis untuk merubah kondisi di sektor transportasi untuk lebih memperhatikan kepentingan masyarakat yang berada di golongan marginal serta tinggal di daerah-daerah terpencil. 3 (tiga) titik perubahan yang dipikirkan oleh Pemerintah Pusat ini mesti menjadi pijakan bagi upaya-upaya implementasi di tingkat pelaksana. Bagi masyarakat luas, kemauan politis yang tercermin dalam kebijakan Pemerintah tersebut mesti dikawal dalam bentuk ruang-ruang publik untuk mengontrol implementasi dari kebijakan tersebut.

Dalam konteks hubungan Pusat dan Daerah, kebijakan di sektor ini juga menyisakan pekerjaan rumah yang teramat banyak. Bagaimana kemudian pengembangan wilayah yang diikuti dengan mobilitas pergerakan arus barang dan manusia dikerangkai dalam peraturan yang memberikan keadilan bagi pengguna jasa transportasi. Pada titik ini, tanggung jawab dari masyarakat juga perlu ditumbuhkan dalam pemeliharaan sarana dan prasarana publik. Pada akhirnya, bukan hanya Pemerintah saja yang mesti merubah paradigma berpikir untuk memberikan hak-hak yang menjadi milik warga, namun juga kesadaran untuk memperkuat Negara juga harus mulai ditumbuhkan di semua lapisan masyarakat di negeri ini.

5. PENYUSUNAN RENCANA AKSI

Untuk menyusun rencana aksi kegiatan penelitian di tahun mendatang, diselenggarakan Lokakarya NFG yang diadakan di Makassar, Sulawesi Selatan pada tanggal 2-3 September 2003. Lokakarya yang dihadiri sekitar 40 orang dari beberapa daerah di Indonesia merupakan salah satu rangkaian kegiatan Simposium VI FSTPT.

Peserta diikuti oleh komunitas akademik dari berbagai universitas dan asosiasi di Indonesia yang menekuni bidang transportasi. Mereka adalah:

a. Asisten Deputi II Menteri Koordinasi Perekonomian Urusan Infrastruktur Perhubungan dan Telekomunikasi
b. Kepala Sub Direktorat Pos dan Telematika, Direktorat Energi, Telekomunikasi dan Informatika BAPPENAS
c. Universitas Gadjah Mada (Yogyakarta)
d. Universitas Hasanuddin (Sulawesi Selatan)
e. Politeknik Negeri Ambon (Maluku)
f. Universitas Mataram (Nusa Tenggara Barat)
g. Universitas Brawijaya (Malang, Jawa Timur)
h. Universitas Katholik Soegijapranata (Semarang, Jawa Tengah)
i. Universitas Wiyata Mandala (Sumedang, Jawa Barat)
j. Politeknik Negeri Bandung (Jawa Barat)
k. Universitas Parahiyangan Bandung (Jawa Barat)
l. Bappeda Kendari (Sulawesi Tenggara)
m. Pemda Luwu Utara
n. LSM Ayo Indonesia, Flores (Nusa Tenggara Tmur)
o. Institut Sains dan teknologi Nasional, Bandung (Jawa Barat)
p. Universitas Diponegoro Semarang (Jawa Tengah)
q. UNDANA (Kupang)

Sebagaimana terjadi di negara-negara sedang berkembang, para akademisi adalah eksponen masyarakat madani di negaranya. Keterlibatan mereka yang cukup intensif dan sering dalam proses pembuatan kebijakan, baik pada tingkat pusat maupun lokal, menjadikan mereka menduduki posisi strategis dalam pengembangan kebijakan transportasi yang berpihak pada rakyat miskin. Mereka bukan hanya sangat memahami persoalan transportasi, namun juga memiliki akses yang luas dalam advokasi, konsultasi maupun asistensi dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan transportasi.

Gambar 3 Lokakarya NFG di Makassar

Dari proses lokakarya yang dilakukan selama 2 (dua) hari ditemui bahwa persoalan yang terkait dengan sektor transportasi di Indonesia kian berkembang. Persoalan dapat diidentifikasi dalam 4 (empat) hal sebagai berikut :

a. Tolok ukur kemiskinan dan pelibatan sektor swasta

Gambar 4 Lokakarya NFG di Makassar

Terkait dengan persoalan transportasi maka tolok ukur kemiskinan yang disepakati adalah kurangnya frekwensi transportasi yang membuat gerak manusia menjadi terbatas. Ukuran kemiskinan dengan demikian adalah aksesibilitas yang rendah. Moda transportasi masih ada pada tingkat minimal. Dalam pengembangan sarana dan prasarana transportasi persoalan yang muncul juga terkait dengan keterbatasan dana. Terkait dengan persoalan tersebut, muncul pemikiran bahwa sektor swasta sebenarnya bisa jadi kekuatan. Namun demikian peran swasta harus dijaga agar tidak menjadi sangat liberal yang mengakibatkan Pemerintah tidak memiliki kontrol atas aktifitas yang dilakukan. Pelibatan swasta bisa dalam skala yang terbatas, memerankan posisi sebagai operator, adapun aset transportasi menjadi milik Pemerintah. Hal ini membutuhkan kemauan politis dari Pemerintah untuk mendefinisikan sejauh mana keterlibatan swasta dalam sektor transportasi.

b. Prioritas pengembangan

Faktor topografi di masing-masing daerah, meningkatnya jumlah penduduk serta peningkatan kualitas hidup manusia membutuhkan penanganan yang spesifik dalam kebijakan di sektor transportasi. Sejauh ini ditemui bahwa pembangunan prasarana jalan masih jauh lebih dominan dibandingkan dengan pengembangan moda transportasi yang lain.

c. Kebijakan transportasi

Kebijakan yang dirumuskan dalam sektor transportasi selama ini dinilai masih bersifat sektoral. Persoalan transportasi belum terkait dengan perencanaan tata ruang. Untuk itu perlu disusun master plan dengan penajaman pengelolaan sektor transportasi pada 3 (tiga) P : Pendidikan, Pemberdayaan, Pelaksanaan.

d. Otonomi Daerah

Paska pemberlakuan otonomi daerah di Indonesia sektor transportasi menjadi sumber pendapatan asli daerah, melalui retribusi yang dipungut dari sektor transportasi. Hal ini pada sisi lain telah menjadi persoalan dalam upaya mendorong transportasi yang murah. Pada era desentralisasi ini pula kebijakan yang mengatur sektor transportasi antar daerah seringkali berseberangan. Untuk itu maka penekanan dalam melakukan perubahan di sektor transportasi adalah dengan mengkaji kebijakan transportasi serta mendorong kepekaan pemerintah daerah untuk membuat sistem transportasi bagi masyarakat yang kurang mampu. Otonomi daerah dengan demikian harus dilihat sebagai peluang.

6. RUANG LINGKUP DAN STRATEGI PENCAPAIAN

Salah satu yang diputuskan pada saat lokakarya adalah pencetusan Deklarasi Makasar (Lampiran 4) bagi Upaya Penanggulangan Kemiskinan melalui Kebijakan dan Program Transportasi, dengan membentuk "**Indonesian Working Group for Pro Poor Transportation**".

Kelompok kerja ini akan berfungsi sebagai ujung tombak yang bersama–sama dengan jaringan internasional IFRTD dan IFGRTD/Rural Transport Council MTI dapat mengembangkan dan meningkatkan jaringan yang ada di lembaga Perguruan Tinggi dan LSM.

Visi dari kelompok kerja ini seperti yang tercantum dalam Deklarasi Makasar adalah "memberdayakan sistem transportasi yang menunjang upaya penanggulangan kemiskinan". Visi tersebut akan dicapai dengan melakukan advokasi, memberikan konsultasi dan asistensi kepada pihak penentu kebijakan yang berkaitan dengan transportasi yang berpihak pada masyarakat miskin.

Untuk itu telah dibentuk 3 (tiga) kelompok sesuai dengan kedekatan dengan home-base:

1. Kelompok barat dimotori oleh Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung, Universitas Trisakti dan Universitas Padjajaran.
2. Kelompok tengah dimotori oleh Universitas Gadjah Mada, Universitas Diponegoro, Universitas Soegiyopranoto, Universitas Brawijaya dan Universitas Airlangga.
3. Kelompok timur dimotori oleh Universitas Hasanuddin, Universitas Pattimura dan lain-lain

Dalam setiap kelompok akan dipilih seorang koordinator dan di masing-masing universitas dipilih lagi seorang kontak person. Keseluruhan kelompok ini dikoordinasikan kegiatannya oleh suatu sekretariat yang berada di bawah Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM.

Sekretariat ini dirancang untuk menopang advokasi, konsultasi dan asistensi kebijakan transportasi yang berpihak pada orang miskin dengan cara:

1. Mengkomunikasikan berbagai ide dan inisiatif yang relevan untuk itu, baik ke dalam kelompok kerja maupun kepada pemerintah pusat dan pemerintah daerah
2. Mengembangkan dan memperkuat jaringan advokasi serta kemampuan dalam konsultasi dan asistensi pengembangan kebijakan transportasi.
3. Mengorganisir kegiatan da;am rangka pengembangan peran universitas dalam memperjuangkan terselenggarakannya kebijakan transportasi yang berpihak pada orang miskin.

Untuk kepentingan tersebut diatas dibentuklah *mailing list* dan website dengan alamat www.pustral-ugm.org.

6.1. Strategi Pencapaian

Sebagaimana disebutkan diatas, komunitas akademik adalah eksponen strategis dalam masyarakat madani di Indonesia karena memiliki akses yang bagus dalam proses kebijakan melalui advokasi , konsultasi dan asistensi dalam proses kebijakan, baik pada tingkat lokal maupun nasional. Berfungsinya Indonesian Working Group for Pro-poor Transportation diharapkan akan meningkatkan kapasitas mereka dalam merumuskan maupun mengarahkan kebijakan-kebijakan yang terkait dengan transportasi. Untuk memungkinkan hal itu, kelompok kerja yang baru terbentuk ini perlu melakukan serangkaian kegiatan konsolidasi ke dalam yang diikuti dengan konsolidasi ke luar dengan melibatkan eksponen masyarakat madani yang lain. Kenyataan bahwa komunitas akademik dalam kelompok kerja tersebut memiliki akses yang bagus tidak dengan serta merta menjadikan kebijakan transportasi yang berpihak pada orang miskin bisa didiktekan.

Perlu diingat bahwa kebijakan transportasi bukanlah sekedar persoalan keputusan kebijakan yang diambil oleh seorang pejabat publik. Kebijakan transportasi dalam banyak hak melekat “disain” atau “sistem” pengelolaan transportasi. Di masa lalu kebijakan transportasi diasumsikan sebagai kebijakan penopang pertumbuhan ekonomi. Jelasnya penyelenggaraan pelayanan publik di sektor transportasi sebetulnya dimaksudkan tidak sekedar demi menyelenggarakan pelayanan publik itu sendiri melainkan untuk mengejar sesuatu yang diyakini lebih penting: pertumbuhan ekonomi, Arah kebijakan transportasi yang ditunggangi oleh misi mengejar pertumbuhan ekonomi ini pada gilirannya justru memperlihatkan keberpihakan pada segmen masyarakat yang kontributif bagi pertumbuhan ekonomi, yakni segmen masyarakat kaya. Sehubungan dengan hal ini kelompok kerja berhadapan dengan tantangan serius yakni mengarahkan kebijakan yang tadinya berpihak pada orang kaya atau setidaknya insensitif terhadap orang miskin menjadi berpihak pada yang miskin.

Walaupun komunitas akademik telah memiliki akses yang baku dalam rangka advokasi , konsultasi maupun asistensi kebijakan, namun apakah hal tersebut memadai untuk kepentingan pengarahan kembali kebijakan? Tentu saja tidak! Untuk itu maka diperlukan langkah-langkah strategis yaitu:

1. Merumuskan kriteria dan bentuk keberpihakan pada orang miskin.

   Dari lokakarya yang diselenggarakan belum berhasil diidentifikasi secara komperehensif dan mendalam kriteria-kriteria dan bentuk-bentuk keberpihakan pada orang miskin dalam kebijakan dan sistem pelayanan transportasi. Sementara itu agenda kebijakan penanggulangan kemiskinan juga tidak secara khusus melihat sektor transportasi sebagai ranah strategis untuk menjabarkannya. Sehubungan dengan hal ini diperlukan:

   - Kejelasan kriteria kebijakan yang berpihak pada kalangan miskin. Dengan berpegang pada kriteria ini maka kalangan masyarakat madani yang bergerak di sektor transportasi dan publik secara luas bisa melakukan penilaian terhadap sistem pelayanan transportasi dan kebijakan-kebijakan yang dibuat pemerintah.
   - Adanya rujukan konstektual untuk menjabarkan program-program pemerintah dalam penanggulangan kemiskinan

   Adanya rujukan tentang bentuk keberpihakan pada kalangan miskin akan memudahkan perumusan langkah aksi yang bisa diambil oleh eksponen masyarakat madani dalam memperjuangkan kebijakan yang berpihak pada kalangan miskin. Disamping itu, adanya rumusan tentang bentuk-bentuk keterlibatan ini juga akan mempermudah perencanaan transportasi dan perumusan kebijakan yang diarahkan untuk memfasilitasi penanggulangan kemiskinan.

2. Penggalangan kemampuan/kekuatan dalam jajaran masyarakat madani sendiri

   Dari kajian yang telah dilakukan, diketahui bahwa tidak disemua daerah terdapat eksponen masyarakat madani yang sensitif dan komit terhadap persoalan transportasi. Di DKI Jakarta ada sejumlah Ornop yang membidangi dan mendampingi perjuangan masyarakat dalam memperjuangkan pelayanan transportasi yang lebih baik, termasuk di dalamnya trasnportasi yang lebih berpihak pada kalangan miskin/marginal. Namun di Pontianak (Kalimantan Barat) yang merupakan ibukota propinsi, ornop semacam ini tidak teridentifikasi. Mengingat adanya variasi konteks lokal ini maka masing-masing kelompok dalam kelompok kerja akan diajak dan difasilitasi untuk menggalang kekuatan dan kemampuan agar:

   - Melibatkan dan menjalin kerjasama dengan eksponen masyarakat madani secara lebih luas dalam mempersoalkan kualitas sistem ataupun pelayanan transportasi dari segi keberpihakannya pada kalangan miskin.

- Mengidentifikasi langkah-langkah rintisan/terobosan dan contoh keberhasilan dalam penyelenggaraan sistem transportasi yang berpihak pada kalangan miskin.
- Mengajukan sejumlah usul perbaikan sistem transportasi

Kerjasama dan aliansi dengan operator dan pebisnis, dalam hal ini dirasakan sangat penting untuk memungkinkan terselenggarakannya praktis bisnis sektor transportasi yang sehat dan pada saat yang bersamaan memberikan keuntungan bagi kalangan miskin. Yang tidak kalah pentingnya adalah kerjasama dengan organisasi dan jaringan yang memfokuskan kegiatannya pada penanggulangan kemiskinan. Jelasnya kerjasama bisa dibangun atas dasar kesamaan komitmen untuk mengembangkan sistem dan pelayanan transportasi namun juga atas dasar komitmen penanggulangan kemiskinan.

3. Pengembangan dan optimalisasi akses dalam proses kebijakan yang sudah ada

   Kekuatan dan kemampuan masyarakat madani hanya bermanfaat bagi pengembangan sistem dan kebijakan transportasi. Diharapkan ide –ide yang digagas di kalangan masyarakat madani bisa diterima oleh perumus dan pembuat kebijakan publik di sektor transportasi. Sehubungan dengan hal itu, dibalik keseharian keterlibatan para aktivis transportasi dalam kelompok kerjaperlu digalang upaya untuk memperluas akses publik, lebih khususnya akses jajaran masyarakat madani untuk mempengaruhi (baca: mewarnai) kebijakan-kebijakan yang dibuat dengan semangat mengatasi kemiskinan. Hal-hal yang bisa dilakukan dalam rangka itu antara lain adalah:

   - Mendorong keterbukaan proses kebijakan sedemikian sehingga kepentingan kalangan miskin bisa terekspresikan dan terakomodasi dalam kebijakan yang dirumuskan. Contoh: membiasakan dilakukannya dialog publik sebelum suatu kebijakan publik di sektor transportasi ditetapkan.
   - Mengkomunikasikan berbagai inovasi kebijakan dan contoh keberhasilan dalam pengelolaan kebijakan transportasi kepada para pembuat kebijakan.

4. Menjaga kesinambungan upaya untuk pengarahan kembali kebijakan transportasi.

   Proses pengarahan kembali kebijakan menuju terselenggarakannya pelayanan transportasi yang berpihak pada kalangan miskin perlu perjuangan panjang, padahal semangat berbagai eksponen yang terlihat dalam kelompok kerjabisa saja merosot dalam jangka pendek. Sehubungan dengan hal itu maka diperlukan:

   - Pertemuan rutin untuk sharing keberhasilan dan pengalaman
   - Penggalangan sumber daya dan sumber dana untuk membiayai jaringan.

Berdasarkan eksplorasi serta identifikasi masalah, tantangan serta hambatan yang telah dilakukan maka telah didiskusikan pula sejumlah rencana aksi. Ada 2 (dua) hal pokok yang berhasil dirumuskan dalam proses tersebut, yaitu :

c. Prioritas pengembangan sektor transportasi

- Dengan lebih memberi penekanan pada masyarakat marginal di wilayah perkotaan (*urban*), maka indikator transport yang berpihak pada rakyat miskin mesti ditandai dengan proporsi pendapatan terhadap biaya transport, dimana biaya transport dikurangi dengan memperpendek jarak, penyesuaian moda serta penyediaan koridor utama.
- Terkait dengan keselamatan, kenyamanan serta keamanan maka perlu diperhatikan sejumlah hal berikut : prilaku berkendaraan, kelaikan kendaraan, jumlah kendaraan, regulasi/standar, koordinasi antar lembaga terkait, serta sosialisasi program keselamatan. Dalam hal ini dibutuhkan adanya pemberdayaan lembaga sebagai media justifikasi teknis moda transportasi yang akan dikembangkan.
- Melakukan analisis moda transportasi, antara lain meningkatkan keandalan angkutan umum dengan cara meningkatkan inisiatif lokal (kemitraan swasta & pemerintah) serta memberi prioritas terhadap angkutan tidak bermotor. Ketersediaan fasilitas transportasi yang sesuai dengan wilayah laut, pesisir, pedalaman juga mesti dijadikan prioritas pengembangan.
- Mendorong mekanisme subsidi silang dalam sektor angkutan umum serta pelayanan terhadap orang cacat dan orang miskin. Perhatian terhadap ruang dalam kendaraan umum serta pemeliharaan angkutan umum perlu diberi perhatian terkait dengan pelayanan yang optimal bagi pengguna jasa transportasi.
- Mendesak keterlibatan (partisipasi) masyarakat lokal, antara lain dalam bentuk penerapan padat karya dengan memasukkan pendekatan tersebut dalam APBD. Selain itu pemberdayaan masyarakat lokal juga dipikirkan muncul dalam hal – hal seperti pemeliharaan kesediaan berkorban melalui sosialisasi (pembebasan tanah), baik yang muncul dari LSM maupun masyarakat adat.
- Memperkuat peran Perguruan Tinggi untuk transfer ilmu pengetahuan/teknologi, antara lain dengan menyusun kurikulum pendidikan lokal sektor transportasi.
- Mendesak isu transport Kawasan Timur Indonesia sebagai isu sentral dan program strategis (jangka panjang dan menengah) di tingkat Kementrian Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Indonesia serta mendesak pelibatan sektor bisnis dan industri di kawasan tersebut (Freeport–Papua, Nikel– Soroako, dll) untuk mendukung transportasi yang berpihak pada rakyat miskin.

- Mendorong terbentuknya kebijakan tunggal di sektor transportasi, untuk mewujudkan sistem transport yang terpadu, yang mengakomodasi persoalan-persoalan yang dihadapi dalam sektor transportasi perkotaan maupun perdesaan. Selain itu kebijakan tunggal dalam sektor transportasi perlu dilakukan untuk mengakomodasi usulan-usulan di tingkat mikro untuk kemudian diimbangi dengan tindakan di tingkat makro

d. Pengembangan jaringan masyarakat sipil

- Membentuk jejaring di tingkat lokal, regional, nasional dan internasional sebagai salah satu cara untuk penjaringan aspirasi. Dalam proses ini diperlukan pula evaluasi dari masing-masing institusi yang terlibat dalam jaringan untuk kemudian masing-masing mampu menciptakan aktitifitas-aktifitas maupun program aksi. Rumusan program akan disesuaikan dengan karakter wilayah masing-masing. Komitmen terhadap jaringan dengan demikian akan teruji melalui proses tersebut.
- Pelembagaan jaringan antara masyarakat sipil dan birokrasi/penentu kebijakan di sektor transportasi. Dalam proses pelembagaan jaringan ini diperlukan upaya peningkatan kapasitas dari masing pemangku kebijakan yang terlibat, baik yang bersifat kuantitatif seperti : rekrutmen anggota jaringan baik yang terlibat secara formal, non formal, serta individu, maupun yang bersifat kualitatif seperti : merumuskan implementasi program aksi di tingkat lokal, serta melakukan evaluasi dan kontrol atas implementasi program yang dilakukan oleh jaringan.
- Mendorong riset-riset transportasi lokal dengan isu sentral “ Transportasi menuju Keadilan “ serta memberikan penghargaan tahunan bagi riset-riset maupun publikasi unggulan di bidang transportasi yang berpihak pada rakyat miskin dan berbagi informasi melalui jaringan yang terbentuk.

7. RENCANA KERJA

Dalam rangka mencapai tujuan tersebut diatas disusunlah serangkaian kegiatan berupa lokakarya dan pertemuan tahunan dengan tujuan:

a. Merumuskan kriteria dan bentuk keberpihakan pada masyarakat miskin

b. Penggalangan kemampuan/kekuatan dalam jajaran masyarakat madani sendiri

c. Pengembangan dan optimalisasi akses dalam proses kebijakan yang sudah ada

d. Menjaga kesinambungan upaya untuk mengarahkan kembali kebijakan transportasi

Lebih jelas tentang rencana kerja ini dapat dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1 Rencana Kerja Indonesian Working Group Pro-Poor Transport 2003 - 2004

Tujuan	Kegiatan	Penyelenggara (Penanggung Jawab)	Pelaksanaan *	
			Bulan	Keterangan
Merumuskan kriteria dan bentuk keberpihakan pada masyarakat miskin	Lokakarya kriteria dan bentuk keberpihakan pada kalangan miskin dalam kebijakan transportasi	Sekretariat	Januari 2004	-
	Lokakarya penanggulangan kemiskinan dalam sektor transportasi	Sekretariat bekerjasama dengan Komite Penanggulangan Kemiskinan	Februari 2004	-
Penggalangan kemampuan/kekuatan dalam jajaran masyarakat madani sendiri	Penggalangan jaringan advoksi kebijakan transportasi	Masing-masing kelompok jaringan	Sepanjang tahun	Dilakukan secara terus menerus dalam masing-masing kelompok
	Identifikasi dan berbagi contoh keberhasilan melalui buletin	Sekretariat	Januari, Maret, Mei Juli, September, November 2004	Buletin terbit setiap bulan
	Merancang usulan inisiatif/perubahan kebijakan kepada DPRD atau Pemerintah Daerah	Masing-masing kelompok	Tidak bisa dispesifikasi	Tergantung dari kesempatan dan kemampuan masing-masing kelompok
Pengembangan dan optimalisasi akses dalam proses kebijakan yang sudah ada	Dialog kebijakan transportasi	Masing-masing kelompok	Tidak bisa dispesifikasi	Tergantung dari kesempatan dan kemampuan masing-masing kelompok

Tujuan	Kegiatan	Penyelenggara (Penanggung Jawab)	Pelaksanaan *	
	Lokakarya pengembangan aksesibilitas sistem transportasi lokal bagi kalangan miskin	Kerjasama tiap kelompok dengan pemerintah daerah dan operator transportasi lokal	Tidak bisa dispesifikasi	Tergantung dari kesempatan dan kemampuan masing-masing kelompok
	Inovasi proses kebijakan transportasi di era otonomi daerah	Kerjasama tiap kelompok dengan pemerintah daerah dan operator transportasi lokal	Tidak bisa dispesifikasi	Tergantung dari kesempatan dan kemampuan masing-masing kelompok
Menjaga kesinambungan upaya untuk mengarahkan kembali kebijakan transportasi	Pertemuan tahunan untuk merancang kegiatan bersama dan alokasi sumber daya	Sekretariat	Januari 2004	-
	Pertemuan tahunan untuk mengevaluasi kegiatan dan merancang kegiatan kedepan	Sekretariat	Desember 2004	-

***** Tentative

DAFTAR PUSTAKA

Dokumen Interim Strategi Penanggulangan Kemiskinan, Tim Koordinasi Penyiapan Penyusunan Perumusan Kebijakan Penanggulangan Kemiskinan, Oktober 2002

Howe, John; *Transport for the Poor or Poor Transport: A General Review of Rural Transport Policy in Developing Countries with Emphasis on Low-income Areas*, International Labour Office, Geneva

Profil Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Kalimantan Barat, Departemen Perhubungan Kantor Wilayah Departemen Perhubungan Propinsi Kalimantan Barat, 2000

Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam PROPENAS Tahun 2000 – 2004

Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi dalam REPETA (Rencana Pembangunan Tahunan) 2004

Rencana Program Pembangunan Kawasan Perbatasan Bidang Prasarana Wilayah Tahun 2004 – 2007, Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah Propinsi Kalimantan Barat

Rencana Strategis Pembangunan Daerah Propinsi Kalimantan Barat Tahun 2003 – 2005, Draft, Pemerintah Propinsi Kalimantan Barat

Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi, Revisi, BAPPEDA Kalimantan Barat, 2001

Rencana Umum Sistem Jaringan Transportasi Propinsi Kalimantan Barat, 2002

Studi Master Plan Transoprtasi Terintegrasi untuk JABODETABEK – Pacific Consultants International ALMEC Corporation, JICA, BAPPENAS, Inception Report, February 2002

Transportasi di Indonesia – Draft Infrastruktur Indonesia, Sebelum, Selama dan Sesudah Krisis, Deputi Bidang Sarana dan Prasarana BAPPENAS – Oktober 2002

Lampiran 1.

Transportasi di Indonesia – dari Draft Infrastruktur Indonesia, Sebelum Selama dan Sesudah Krisis (Deputi Bidang Sarana dan Prasarana BAPPENAS – Oktober 2002)

No.	Kebijakan transportasi	Identifikasi Masalah, Tantangan, Hambatan	Kebijakan Strategis
1.	Darat	**Kereta Api** • Manajemen transportasi • Struktur kelembagaan Kapasitas lintas • Kondisi sarana (lokomotif dan gerbong) • Kondisi rel yang sudah tua dan aus • Kekurangan investasi dan dana pemeliharaan • Rendahnya citra pelayanan kepada konsumen dan masyarakat • Kekakuan investasi karena sifat natural monopoli • Masalah regulasi kelembagaan serta struktur pasar	• Normalisasi dan peningkatan prasarana dan sarana secara menyeluruh • Mekanisme pendanaan PSO (Public Service Obligation) – IMO (Infrastructure Maintenance Obligation) – TAC (Track Access Charge)

No.	Kebijakan transportasi	Identifikasi Masalah, Tantangan, Hambatan	Kebijakan Strategis
		ungai, Danau, Penyeberangan • Keterbatasan pendanaan untuk pembangunan prasarana, sarana serta pengoperasiannya • Belum berkembangnya peran serta swasta maupun Pemerintah Daerah dalam memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan, terutama angkutan perintis	• Prioritas pengembangan angkutan sungai di Sumatera, Kalimantan, Papua • Pengembangan angkutan penyeberangan sebagai angkutan dari titik ke titik dengan pelayanan pulang balik
2.	Laut	• Tahun 1984 : Kebijakan penghapusan kapal berusia 25 tahun • Tahun 1988 kebijakan tersebut dihentikan karena terjadi kekurangan kapal untuk pelayanan angkutan laut dalam/luar negeri • PP Nomor 17 Tahun 1988 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut di Indonesia memicu hadirnya armada kapal asing yang terlibat dalam angkutan dalam negeri maupun ekspor – impor (terdapat grafik yang terus meningkat dalam pangsa armada asing di Indonesia)	• Keandalan armada nasional dalam melaksanakan azas *cabotage* • Penataan pola bisnis di pelabuhan untuk memberikan kemudahan dan kepastian dalam pelayanan • Pemberdayaan perusahaan bongkar muat dalam bisnis distribusi barang serta menghilangkan biaya ekonomi tinggi • Peningkatan aksesibilitas barang dari pusat produksi ke terminal di pelabuhan • Kebijakan desentralisasi fiskal yang berkaitan dengan penandatanganan surat kredit di setiap pelabuhan ekspor

No.	Kebijakan transportasi	Identifikasi Masalah, Tantangan, Hambatan	Kebijakan Strategis
3.	Udara	Penilaian FAA (Federal Administration Aviation) pada tahun 1996 memberi penilaian bahwa pemegang otoritas penerbangan sipil di Indonesia belum memberikan jaminan bahwa pengangkut udara telah sesuai dengan standar keselamatan minimum yang ditetapkan ICAO (International Civil Aviation Organization) • Produkstifitas perusahaan penerbangan pemerintah jauh di bawah tingkat produktifitas perusahaan penerbangan swasta	• Pelayanan jasa angkutan antar ibukota propinsi yang berjadwal tetap • Pemberian kebebasan kepada perusahaan penerbangan untuk memilih jenis pesawat serta kapasitasnya • Penetapan pola operasi pelayanan yang berdasarkan azas menambah jumlah frekuensi sebelum menambah kapasitas • Perlu penetapan bersama antara regulator (Pemerintah) dengan operator (perusahaan penerbangan) tentang skema obligasi pelayanan publik dalam sistem jaringan operasi penerbangan • Pengembangan fasilitas bandara sebagai sentra bisnis, terutama di kota-kota besar atau daerah tujuan wisata

No.	Kebijakan transportasi	Identifikasi Masalah, Tantangan, Hambatan	Kebijakan Strategis
4.	Perkotaan	• Masalah pelayanan sistem transportasi • Kemacetan lalu lintas yang menyebabkan pemborosan waktu dan energi – biaya pemakaian jalan oleh kendaraan	• Pengembangan sistem transportasi kota berimbang • Secara kelembagaan bisa dibentuk BKTK serta KAUP • Perencanaan transportasi kota yang mengacu pada pendekatan MST (Manajemen Sistem Transportasi) yaitu sistem manajemen yang menciptakan sistem transportasi kota yang seimbang antara moda mobil pribadi dengan angkutan umum, menciptakan keterpaduan sistem transportasi deengan tata ruang dan kegiatan ekonomi kota lainnya, melakukan efisiensi dan optimasi dari fasilitas transportasi kota yang ada serta memperhatikan kelestarian lingkungan dan ketersediaan energi. • Peraturan/Perundang-undangan transportasi perkotaan yang berbasis pada asumsi instrumen terbaik untuk memerangi kemacetan lalu lintas kota

No.	Kebijakan transportasi	Identifikasi Masalah, Tantangan, Hambatan	Kebijakan Strategis
		• Masalah yang diakibatkan oleh sistem transportasi • Konsumsi energi yang semakin meningkat dari waktu ke waktu • Polusi udara dan kebisingan • Kriminalitas, berkaitan dengan tingkat keamanan yang rendah • Penggusuran lahan untuk membangun sarana transporatsi	
		• Masalah eksternal yang berdampak terhadap transporatsi • Kependudukan • Sentralisasi dan Urbanisasi • Tata Ruang	
5.	Perdesaan	-	-

Beberapa asumsi yang mendasari instrumen terbaik adalah sebagai berikut :

1. Setiap individu pemakai jalan bersikap rasional dan mengambil keputusannya atas dasar memaksimalkan utilitasnya atau meminimalkan biaya perjalanan
2. Tersedia informasi yang lengkap tentang biaya perjalanan di kota termasuk biaya alternatif lintasan dan biaya penggunaan alternatif moda transportasi yang ada
3. Waktu perjalanan merupakan barang ekonomis normal dan mempunyai nilai yang positif dalam konteks moneter
4. Harga kemacetan diterapkan di ruas-ruas jalan kota yang relevan, layak diterapkan secara teknis dan relatif murah

Lampiran 2.

Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi

PROPENAS Tahun 2000 – 2004

No.	Program	Sasaran	Kegiatan
1.	Peningkatan jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi	• Terpenuhinya kebutuhan minimum pelayanan jasa transportasi sekaligus upaya pendukung pemulihan kegiatan ekonomi • Terpeliharanya kondisi fisik sarana dan prasarana transportasi • Meningkatnya sistem manajemen transportasi • Meningkatnya jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi	• Rehabilitasi dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi , terutama prasarana jalan, kereta api, penyeberangan, dermaga dan bandara • Peningkatan sistem manajemen transportasi : sistem manajemen permintaan transportasi, sistem rekayasa dan pengaturan lalu lintas/angkutan, penyempurnaan peraturan – tentang pencegahan muatan lebih serta pajak pemakai jalan, sistem keselamatan lalu lintas dan peralatan navigasi • Peningkatan kapasitas pelayanan transportasi pada jalur – jalur pelayanan yang telah melebihi kapasitas/telah mengalami kemacetan • Perbaikan sistem data dan informasi, sistem standar teknis prasarana dan sarana transportasi

No.	Program	Sasaran	Kegiatan
2.	Restrukturisasi dan reformasi transportasi	• Terciptanya berbagai alternatif jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi sesuai dengan daya beli masyarakat • Terciptanya operasi sistem transportasi yang lebih kompetitif melalui restrukturisasi peraturan dan kelembagaan • Terbukanya kesempatan berusaha di bidang pelayanan transportasi • Terwujudnya partisipasi aktif Pemerintah (sebagai Regulator dan Fasilitator) dan BUMN/Swasta (sebagai operator dan pemilik/penyelenggara transportasi) dalam penyelenggaraan jasa transportasi	• Penyempurnaan sistem perundang-undangan transportasi dan peraturan pelaksanaan • Restrukturisasi kebijakan tarif dan kemungkinan pembentukan lembaga regulasi independen • Restrukturisasi sistem pendanaan prasarana transportasi , antara lain melalui skema pendanaan di bidang perkeretaapian PSO – IMO – TAC • Perbaikan sistem ongkos pengguna prasarana transportasi • Reformasi sistem perijinan dan peraturan untuk meningkatkan kompetisi pelayanan • Reformasi dan restrukturisasi perusahaan (BUMN) di bidang transportasi

No.	Program	Sasaran	Kegiatan
3.	Peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi	• Terselenggaranya jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi untuk wilayah terpencil dan untuk masyarakat luas, terutama masyarakat golongan bawah dengan tarif yang terjangkau • Terpadunya sistem jaringan transportasi nasional secara intermoda dengan sistem jaringan transportasi wilayah	• Pengembangan jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi perintis di wilayah – wilayah terpencil maupun perbatasan, melalui pembangunan jalan poros, dermaga laut, dermaga penyeberangan dan Bandar udara perintis • Subsidi operasi angkutan perintis di darat, laut, udara • Peningkatan peran serta dan kerjasama dengan Pemerintah Daerah, masyarakat, dunia usaha termasuk koperasi dalam penyelenggaraan sistem transportasi perintis dan transportasi perdesaan • Peningkatan sistemjaringan transportasi nasional intermoda yang terpadu dengan sistem jaringan transportasi wilayah • Peningkatan aksesibilitas masyarakat perkotaan, terutama golongan ekonomi lemah melalui peningkatan sistem transportasi masal (Mass Rapid Transport)

Lampiran 3.

Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi
REPETA (Rencana Pembangunan Tahunan) Tahun 2004

No.	Kebijakan	Sasaran	Kegiatan Pokok
1.	Mempertahankan tingkat pelayanan transportasi	• Rehabilitasi berbagai sarana dan prasarana transportasi untuk mempertahankan fungsi yang ada, terutama peningkatan keselamatan pelayanan	• Rehabilitasi dan pengembangan transportasi jalan, kereta api, angkutan sungai, danau, penyeberangan, laut, udara, berikut pelayanan angkutan perintis bagi masyarakat yang tinggal di daerah terpencil dan perbatasan • Pengembangan meteorologi dan geofisika untuk meningkatkan kemampuan dalam peramalan dan penyediaan informasi klimatologi dan geofisika • Pengembangan pencarian dan penyelamatan untuk meningkatkan kemampuan tindak awal dalam penanganan musibah • Penataan kelembagaan, peningkatan sumberdaya manusia di bidang transportasi, meteeorologi dan geofisika
2.	Restrukturisasi dan reformasi di bidang sarana dan prasarana	• Meningkatkan efisiensi, akuntabilitas dan transparansi melalui: - Mekanisme penetapan harga - Penyempurnaan peraturan perundang - undangan dan kelembagaan untuk meningkatkan peran serta swasta - Peningkatan keterpaduan sistem transportasi nasional dengan sistem transportasi regional dan wilayah	

No.	Kebijakan	Sasaran	Kegiatan Pokok
3.	Meningkatkan aksesibilitas pelayanan transportasi	• Pembangunan sarana dan prasarana serta transportasi perintis, terutama di daerah-daerah dengan karakter sebagai berikut : - Daerah dimana terdapat kesenjangan pelayanan transportasi paling tinggi - Daerah yang memiliki potensi perekonomian - Daerah terpencil - Daerah perbatasan • Perhatian khusus diberikan kepada upaya pengembangan sarana dan prasarana transportasi di perdesaan untuk menggerakkan perekonomian rakyat serta peningkatan aksesibilitas pelayanan transportasi untuk menjangkau wilayah yang lebih luas	

Lampiran 4.

DEKLARASI MAKASSAR BAGI UPAYA PENANGGULANGAN KEMISKINAN MELALUI KEBIJAKAN DAN PROGRAM TRANSPORTASI

1. Lokakarya yang diselenggarakan atas kerjasama IFRTD London, IFGRTD, PUSTRAL UGM Yogyakarta, Universitas Hasanuddin Makassar, MTI Yogyakarta, dan FSTPT pada tanggal 2 dan 3 September 2003 merupakan salah satu rangkaian kegiatan Simposium VI FSTPT.
2. Disadari bahwa penanggulangan kemiskinan harus dilakukan secara berkesinambungan dengan melibatkan sumber daya dari berbagai bidang dengan melibatkan sumber daya dari berbagai bidang disiplin ilmu dan terapan.
3. Hasil penting yang dirumuskan dari lokakarya tersebut adalah semangat dan komitmen yang besar dari peserta untuk memberikan konstribusi dalam meningkatkan kapasitas masyarakat madani untuk mendukung kebijakan dan program transportasi yang berpihak pada masyarakat miskin.
4. Kelompok kerja yang terbentuk dari peserta lokakarya merupakan ujung tombak, yang bersama-sama dengan jaringan internasional IFTRD dan IFGRTD/Rural Transport Council MTI akan mengembangkan dan meningkatkan jaringan yang ada di lembaga pendidikan tinggi dan lembaga swadaya masyarakat.
5. Kelompok kerja ini dibentuk dengan visi, untuk memberdayakan sistim transportasi yang menunjang upaya penanggulangan kemiskinan. Visi ini dicapai dengan melakukan advokasi, memberikan pelaporan dan asistensi kepada pihak penentu kebijakan-kebijakan yang berkaitan dengan transportasi yang berpihak pada masyarakat miskin.

Atas dasar pemikiran yang tersebut di atas maka kami, lembaga pendidikan tinggi yang tergabung dalam FSTPT dan lembaga swadaya masyarakat mendeklarasikan terbentuknya :

“Indonesian Working Group for Pro-poor Transportation”